Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 16 / 31. MÄRZ 2021

GP Bahrain: Hamilton siegt knapp

Mercedes kontert Red-Bull-Attacke

NLS-Auftakt abgesagt

Wintereinbruch in der Eifel

Test für Superbike-WM

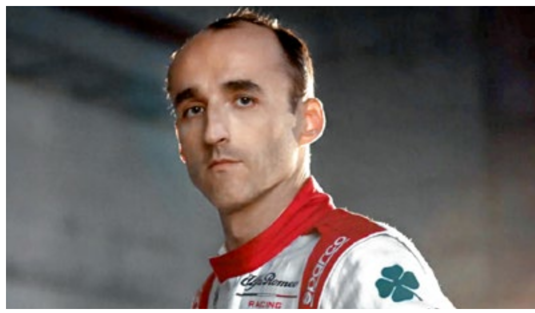
Folger absolviert BMW-Shakedown

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 16



Formel-2-Auftakt in Bahrain

Deutsche Junioren mit Licht und Schatten



Robert Kubica im Interview

Formel-1-Star startet Nordschleifen-Karriere



Motorrad-WM in Katar

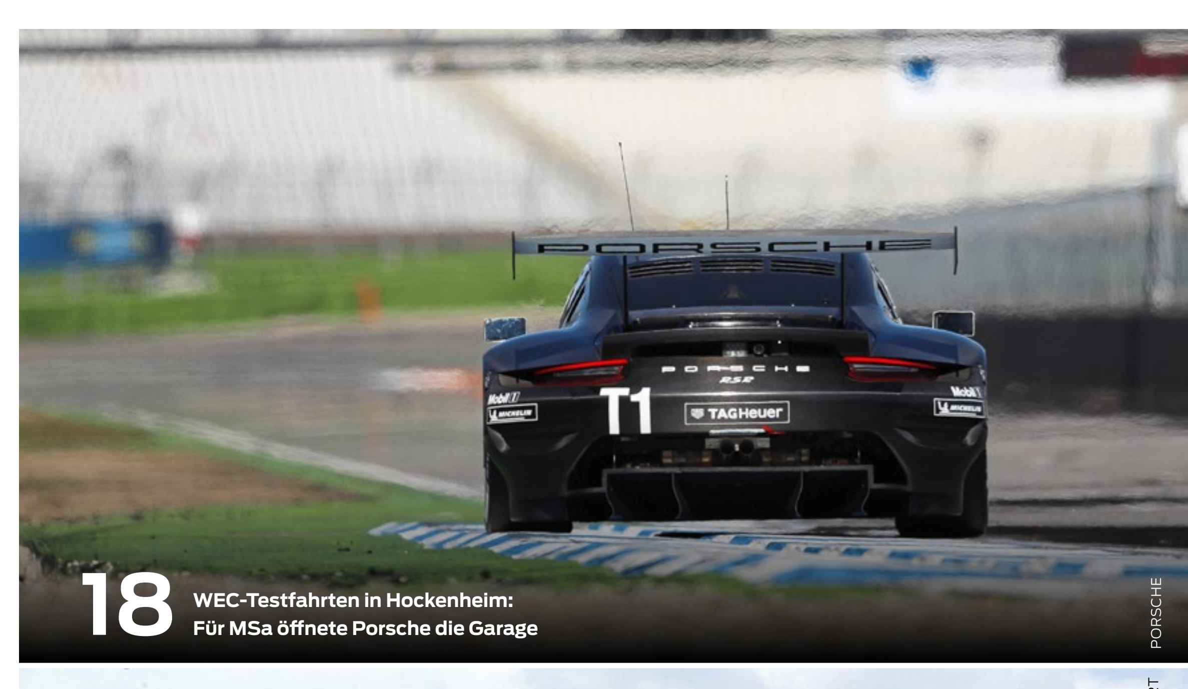
Ducati-Armada ohne Chance gegen Viñales

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



PORSCHE



HP SEUFERT



NLS

42 **Supercross-WM biegt auf Zielgerade ein: Schafft Ken Roczen noch die Wende?**

HRC

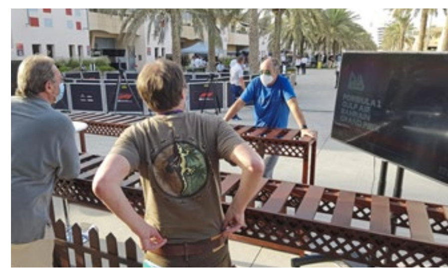


36 **Motorrad-WM Katar – Moto3-Klasse: KTM-Duo gewinnt Windschatten-Schlacht**

MOTORSPORT IMAGES

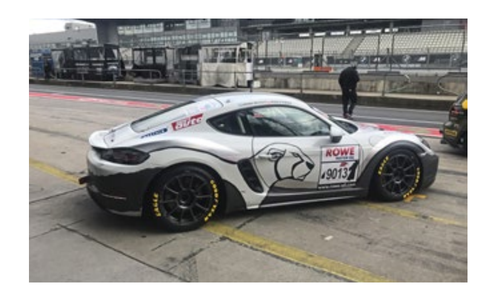


MSa-Paddock



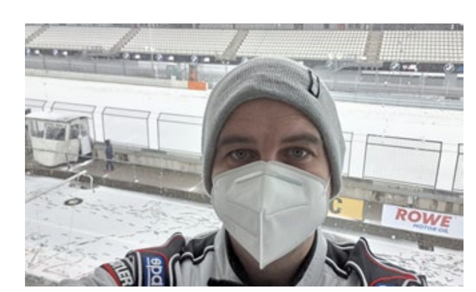
WIE IM ZOO

Noch immer haben Printjournalisten keinen Zugang zum F1-Fahrerlager. Wenigstens hat die FIA einen Korridor eingerichtet, in dem man sich unterhalten kann. Mit viel Abstand und Maske natürlich. DTM-Chef Gerhard Berger schaute bei Michael Schmidt vorbei.



FORMEL 1 TRIFFT NORDSCHLEIFE

Bianca Leppert berichtet für MSa von der Formel 1 und der Nürburgring Langstrecken-Serie. Mit dem Start von Robert Kubica in der NLS sind beide Welten plötzlich verschmolzen (siehe Interview S. 16).



MSA TRIFFT NORDSCHLEIFE

Wie Robert Kubica wollte auch Redakteur Michael Bräutigam beim NLS-Auftakt eigentlich selbst starten. Ein Wintereinbruch in der Eifel sorgte aber dafür, dass das 4h-Rennen abgesagt werden musste.

Vorgeschmack auf

Red Bull hatte zum Auftakt das schnellere Auto, doch Mercedes traf die besseren Entscheidungen. Max Verstappen überholte Lewis Hamilton zwar, jedoch abseits der Rennstrecke. Sebastian Vettel und Mick Schumacher starteten mit Fahrfehlern in die Saison.

Von: **Andreas Haupt**

Wer hatte größeren Anteil am Sieg? Die Strategen oder Hamilton?

Mercedes-Teamchef Toto Wolff lobte seine Mannschaft und seinen Starfahrer. „Nicht der eine oder der andere hat einen höheren Anteil. Es gehören immer zwei dazu. Das Fahrzeug muss erst einmal gut genug sein, dass die Strategen überhaupt in die Lage kommen, Risiken einzugehen. Und dann brauchst du einen Fahrer, der deine Taktik punktgenau umsetzt." Genau den hat Mercedes im Auto sitzen. Der Saisonauftakt war mal wieder so ein Rennen, in dem Hamilton zeigte, dass er sein Geld wert ist und nicht nur im schnellsten Auto gewinnt. Der Rekordsieger ließ sich von Pole-Sitter Max Verstappen im ersten Stint nicht abschütteln. Er brachte sich in Stellung, damit die Strategen ihren König überhaupt erst ausspielen können. Im Finale ließ er sich nicht aus der Ruhe bringen. Trotz alter Reifen, trotz Verstappen im Genick. Hamilton ließ sich nicht zu einem waghalsigen Verteidigungsmanöver hinreißen. Im Notfall hätte er 18 Punkte mitgenommen. Da denkt einer bereits an die WM.

Red Bull hatte über eine Runde das schnellere Paket. Nach den Wintertests ging der Herausforderer davon aus, zwei Zehntel schneller zu sein. Es wurden vier. Sportchef Helmut Marko erklärte es mit einer Zauberrunde von Verstappen in der Quali. Im Rennen war der Vorteil praktisch dahin. Zumindest schrumpfte er so weit, dass Mercedes den Rivalen über die Taktik stürzen konnte. „Unser Auto ist im Rennen zusammengekommen. Auf eine Runde haben wir mehr mit der Balance zu kämpfen. Im Renntempo ist das Fahrverhalten wesentlich neutraler", schilderte der Teamchef. Hinzu kam, dass der Red Bull nicht ganz rund lief. Verstappen klagte nach dem Start über das Differenzial. Der RB16B kam dem 23-Jährigen nicht schnell genug aus den Kurven. „Das hat uns insbesondere im ersten Sektor gekostet. Der war heute unsere Schwachstelle", verriet Red Bulls Teamchef Christian Horner.

Mercedes nutzte die erste Gelegenheit zur Attacke. Fernando Alonso zog mit seinem Stopp in der elften Runde das Mittelfeld um Lando Norris, Charles Leclerc und Lance Stroll in die Box. Das öffnete eine Lücke, in die Hamilton nach seinem Undercut fallen konnte. Hinter Carlos Sainz, den er auf frischen harten Reifen direkt überholte, und vor Sergio Pérez. Red Bull ließ die erste Möglichkeit zum Stopp dagegen verstreichen und bezahlte es mit dem Verlust der Führung.

Einem möglichen Konter beim zweiten Reifenwechsel kam Mercedes zuvor. Die Strategen riefen Hamilton bereits in Runde 28 herein. „Verstappen war bis auf zwei Sekunden herangefahren. Wir mussten agieren, sonst wären wir in den Undercut gelaufen. Um den abzuwehren, musst du einen Vorsprung von drei Sekunden haben", erklärte Wolff.

Red Bull hielt seinen Fahrer jetzt deutlich länger auf der Strecke. Elf Runden jüngere Reifen wappneten Verstappen für den Schlusssprint. Während Hamilton die Reifen streicheln musste, damit sie nicht zu stark abbauen, quetschte sie Verstappen aus. Innerhalb von zwölf Runden verkürzte Red Bulls Wunderknabe um acht Sekunden. Ab der 51. Runde hatte er DRS. Doch der Husarenritt quälte die Reifen. Er kämpfte sich zwar an Hamilton vorbei, jedoch außerhalb der Strecke in Kurve 4. Der Kronprinz musste den Champion somit wieder vorbeilassen.

Hätte Verstappen eine Strafe riskieren sollen?



MOTORSPORT IMAGES

Ocon musste in die Auslaufzone, nachdem er von Vettel angeschoben wurde. Für den Heppenheimer setzte es eine Zehn-Sekunden-Strafe

den Titelkampf



Red Bull und Mercedes fuhren auf Augenhöhe. Den Ausschlag zugunsten von Hamilton gab die Strategie

MOTORSPORT IMAGES

Im Gegensatz zu Haas-Teamkollege Mazepin sah Mick Schumacher bei seinem Formel-1-Debüt wenigstens die Zielflagge – wenn auch als Letzter

JERRY ANDRÉ

Diese Niederlage tat weh. Der Sieg war zum Greifen nah. Vier Runden vor Schluss führte Verstappen von Kurve 4 bis 10. Dann machte er auf Befehl des Kommandostands wieder Platz. Die Rennleitung hatte sein Manöver gegen Hamilton angemahnt, weil der Red Bull dabei mit allen vier Rädern neben der Bahn fuhr. Ein unerlaubter Vorteil. „Das wurde im Fahrer-Briefing am Freitag besprochen“, führte Rennleiter Michael Masi aus. „Wenn ein Fahrer einen anderen überholt, weil er über den Randstein fährt und damit mehr Schwung hat, muss er seinen Platz wieder überlassen.“

Red Bull spielte Fairplay. Verstappen gehorchte, hätte sich aber einen anderen Ansatz gewünscht. Am Funk stellte er klar, dass es Red Bull auf eine Strafe hätte ankommen lassen sollen. „Die fünf Sekunden auf Hamilton hätte ich rausgefahren.“ Das wäre allerdings schwer geworden, weil er zuvor nur drei bis sechs Zehntel schneller war. Und es hätte auch eine Zehn-Sekunden-Strafe werden können. „Entweder das eine oder das andere. So war es bei vergleichbaren Fällen in der Vergangenheit“, sagte Masi. Oder anders: Die Stewards hätten das Strafmaß so gewählt, dass Hamilton der Sieger wäre.

Was lief bei Sebastian Vettel schief?

Der Einstand bei Aston Martin missglückte. Zwei Strafen, ein Unfall, Rang 15: Das ist Sebastian Vettels Bilanz nach seinem ersten GP-Wochenende im AMR21.

Der Rennsonntag begann mit einer Strafversetzung um fünf Positionen. Vettel hatte in der Qualifikation eine schnelle Runde gedreht, die er nach doppelter gelber Flagge eigentlich hätte abbrechen müssen. Die Schiedsrichter ließen seine Ausrede nicht gelten, er habe wegen Rauchs in der Luft zunächst nicht beurteilen können, ob ein Auto vor ihm verunfallt war oder sich nur verbremst hatte. Sein Team hätte ihn vielleicht retten können. Doch der Befehl, die Runde abzublasen, blieb aus.

Am Ende des Rennens hagelte es die zweite Strafe. Dieses Mal addierten die Sportkommissare zehn Sekunden im Ziel, weil der Ex-Weltmeister den Alpine von Esteban Ocon in der 44. Runde abgeräumt hatte. Vettel schäumte zunächst am Funk. Er beklagte sich, dass der Franzose beim Bremsen die Linie gewechselt hätte. Tat Ocon aber nicht. Stattdessen sortierte sich Vettel hinter ihm ein. In der turbulenten Luft riss plötzlich der Abtrieb an der Vorderachse ab, weshalb der Aston nicht richtig verzögerte. Vettel hätte es eigentlich wissen müssen. So ein Malheur passierte ihm nicht zum ersten Mal. Silverstone 2019 ist ein Beispiel. Da krachte er Verstappen ins Auto.

Vettels Einstopprennen war eine Verzweiflungstat, um vom letzten Platz irgendwie noch zu punkten. Doch dafür frisst der Aston Martin die Reifen zu sehr. Das Team ist im Mittelfeld derzeit nur Mittelmaß. McLaren, Ferrari und Alpha Tauri haben bessere Autos gebaut. „Wir sind bei weniger als 50 Prozent.“ Es wartet in den nächsten Wochen viel Arbeit auf Fahrer und Team.

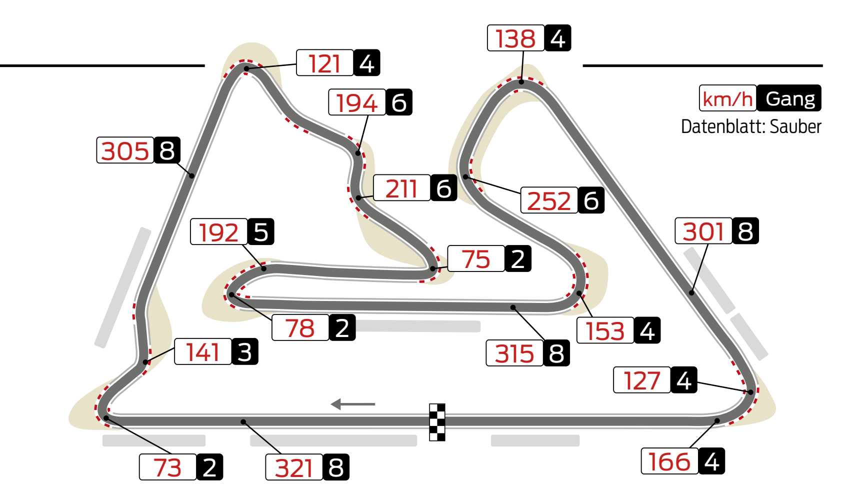
Wie hat sich Mick Schumacher geschlagen?

Bis zum Rennen hielt sich der Debütant schadlos. Bis ihm in der vierten Runde nach Ende der Safety-Car-Phase in Kurve 4 der Haas entglitt. „Die Reifen waren ausgekühlt. Ich bin zu früh aufs Gas und habe das Heck verloren“, entschuldigte der 22-Jährige. Immerhin vermied Schumacher einen Einschlag. Und er beendete das Rennen, wenn auch abgeschlagen als Letzter. Auf den 15. Vettel fehlten in der Endabrechnung 38,265 Sekunden.

Im Vergleich zum Teamkollegen hielt sich Schumi junior achtbar. Ein Fehler ist einem Rookie zu verzeihen. Vor allem in einem schwer zu fahrenden Auto wie dem Haas. Nikita Mazepin verlor seinen Rennwagen am Wochenende gleich fünf Mal. Sein Rennen dauerte nur 24 Sekunden. Dann schlug der Russe in Kurve 3 ein. „Er war zu früh am Gas und dazu auf dem Randstein. Wenn das Drehmoment voll einsetzt, bist du da schnell mal weg“, erklärte Haas-Teamchef Guenther Steiner. ■

GP BAHRAIN: 1. VON 23 LÄUFEN – 28. MÄRZ 2021

Streckenlänge:	**5,412 km**
Runden:	**56**
Distanz:	**302,826 km**
Zuschauer:	**5000**
Wetter:	**20 Grad, klar**
Topspeed Qualifikation:	**323,1 km/h (Vettel)**
Topspeed Rennen:	**330,2 km/h (Alonso)**
Gangwechsel/Runde:	**58**
Volllastanteil:	**72 % (1060 m = 14,0 s)**
Pole-Position 1. Kurve:	**352 m**
Führungswechsel:	**3**



STARTAUFSTELLUNG

1	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.28,997 min	33
2	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.29,385 min	44
3	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.29,586 min	77
4	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.29,678 min	16
5	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 1.29,809 min	10
6	Daniel Ricciardo, AUS McLaren-Mercedes, 1.29,927 min	3
7	Lando Norris, GB McLaren-Mercedes, 1.29,974 min	4
8	Carlos Sainz, E Ferrari, 1.30,215 min	55
9	Fernando Alonso, E Alpine-Renault, 1.30,249 min	14
10	Lance Stroll, CDN Aston Martin-Mercedes, 1.30,601 min	18
11	Sergio Pérez, MEX Red Bull-Honda, 1.30,659 min	11
12	Antonio Giovinazzi, IT Alfa Romeo-Ferrari, 1.30,708 min	99
13	Yuki Tsunoda, JAP Alpha Tauri-Honda, 1.31,203 min	22
14	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.31,238 min	7
15	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.33,430 min	63
16	Esteban Ocon, F Alpine-Renault, 1.31,724 min	31
17	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.31,936 min	6
18	Mick Schumacher, D Haas-Ferrari, 1.32,449 min	47
19	Nikita Mazepin, RUS Haas-Ferrari, 1.33,273 min	9
20	Sebastian Vettel, D[1] Aston Martin-Mercedes, 1.32,056 min	5

Startnummer
1) 5 Startplätze zurück wegen Ignorierens gelber Flaggen in der Qualifikation

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Hamilton	56/27[2]	1:32.03,897 min = 197,355 km/h	m/h/h	2 (48,915 s)	1.34,015 min
2.	Verstappen	56/29	+ 0,745 s	m/m/h	2 (48,615 s)	1.33,228 min
3.	Bottas	56	+ 37,383 s	m/h/h/m	3 (1.21,725 min)	1.32,090 min
4.	Norris	56	+ 46,466 s	s/m/h	2 (50,539 s)	1.34,396 min
5.	Pérez	56	+ 52,047 s	m/m/h/m	3 (1.12,289 min)	1.33,970 min
6.	Leclerc	56	+ 59,090 s	s/m/h	2 (49,101 s)	1.34,988 min
7.	Ricciardo	56	+ 1.06,004 min	s/m/h	2 (49,343 s)	1.34,932 min
8.	Sainz	56	+ 1.07,100 min	s/m/h	2 (48,694 s)	1.34,509 min
9.	Tsunoda	56	+1.25,692 min	m/h/h	2 (49,374 s)	1.34,761 min
10.	Stroll	56	+ 1.26,713 min	s/m/h	2 (50,409 s)	1.34,865 min
11.	Räikkönen	56	+ 1.28,864 min	m/h/m	2 (48,153 s)	1.35,192 min
12.	Giovinazzi	55		m/h/m	2 (56,221 s)	1.35,122 min
13.	Ocon	55		s/h/m	2 (49,694 s)	1.35,250 min
14.	Russell	55		s/m/m	2 (48,869 s)	1.35,036 min
15.	Vettel[3]	55		m/h	1 (24,626 s)	1.35,566 min
16.	Schumacher	55		m/m/h	2 (51,141 s)	1.36,134 min
17.	Gasly	52	Aufgabe: Unterboden (P 16)	m/h/m/h	3 (1.27,638 min)	1.34,090 min
18.	Latifi	51	Aufgabe: Motor (P 18)	s/m/m	2 (50,029 s)	1.36,602 min
19.	Alonso	32	Bremsen (P 16)	s/m/h		1.36,063 min
20.	Mazepin	0	Unfall (P 19)	m		

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; 2) Runden in Führung, Bestwerte in Rot; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert

FAHRER-WM

1.	Hamilton	1*	25 Punkte
2.	Verstappen		18 Punkte
3.	Bottas		16 Punkte
4.	Norris		12 Punkte
5.	Pérez		10 Punkte
6.	Leclerc		8 Punkte
7.	Ricciardo		6 Punkte
8.	Sainz		4 Punkte
9.	Tsunoda		2 Punkte
10.	Stroll		1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	1 : 0
Verstappen – Pérez	1 : 0
Ricciardo – Norris	1 : 0
Vettel – Stroll	0 : 1
Alonso – Ocon	1 : 0
Leclerc – Sainz	1 : 0
Gasly – Tsunoda	1 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	0 : 1
Schumacher – Mazepin	1 : 0
Russell – Latifi	1 : 0

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	1*	41 Punkte
2.	Red Bull-Honda		28 Punkte
3.	McLaren-Mercedes		18 Punkte
4.	Ferrari		12 Punkte
5.	Alpha Tauri-Honda		2 Punkte
6.	Aston Martin-Mercedes		1 Punkt

GP BAHRAIN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1:31.394 min	12
2.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,298 s	17
3.	Lando Norris	McLaren	+ 0,503 s	20
4.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,527 s	15
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,599 s	14
6.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,677 s	15
7.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,801 s	23
8.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,972 s	15
9.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,040 s	20
10.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,392 s	16
11.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,740 s	18
12.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,763 s	21
13.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,839 s	20
14.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,935 s	21
15.	Esteban Ocon	Alpine	+ 2,134 s	20
16.	Fernando Alonso	Alpine	+ 2,478 s	18
17.	George Russell	Williams	+ 2,733 s	22
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,946 s	22
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,107 s	16
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 3,581 s	16

GP BAHRAIN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1:30.847 min	23
2.	Lando Norris	McLaren	+ 0,095 s	25
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,235 s	24
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,280 s	26
5.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,371 s	23
6.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,383 s	22
7.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,447 s	23
8.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,546 s	24
9.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,636 s	27
10.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,656 s	23
11.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,754 s	24
12.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,765 s	26
13.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 0,893 s	27
14.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,922 s	26
15.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,923 s	24
16.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,015 s	15
17.	George Russell	Williams	+ 1,484 s	28
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,450 s	24
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,553 s	28
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,602 s	19

GP BAHRAIN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1:30.577 min	11
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,739 s	14
3.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,006 s	13
4.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 1,278 s	16
5.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,331 s	11
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,531 s	16
7.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,647 s	15
8.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,846 s	11
9.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,854 s	13
10.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,900 s	12
11.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,905 s	17
12.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,923 s	11
13.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,132 s	15
14.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 2,178 s	15
15.	Fernando Alonso	Alpine	+ 2,243 s	15
16.	Lando Norris	McLaren	+ 2,283 s	10
17.	George Russell	Williams	+ 2,746 s	14
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,845 s	14
19.	Nikita Mazepin	Haas	+ 3,045 s	14
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,382 s	16

STATISTIK DES WOCHENENDES

5126

Dieser Lewis Hamilton ist eine Rennmaschine. In Bahrain sicherte sich der Weltmeister seinen 96. Sieg in der Formel 1 – fünf davon hat er im Wüstenstaat selbst gefeiert. Obendrein nahm er Michael Schumacher einen weiteren Rekord ab. Der Kerpener führte in seiner Laufbahn 5111 Runden an. Hamilton steht nach dem Saisonauftakt bei 5126 Führungsrunden. Diese sammelte der Brite in 163 von 267 Grands Prix, die er bislang in seiner Karriere bestritten hat. Schumacher führte das Feld in 142 seiner 307 Rennen in der Königsklasse an. Eine weitere Bestmarke teilen sich die beiden Überflieger der Formel-1-Geschichte nun. Hamilton hat in der 15. aufeinanderfolgenden Saison mindestens ein Rennen gewonnen. Das gleiche Kunststück gelang Schumacher zwischen 1992 und 2006.

ZITAT DES RENNENS

„Letztes Jahr wären wir über so ein Ergebnis glücklich gewesen. Jetzt sind wir frustriert über Platz 2. Das zeigt, welche Fortschritte wir machen. Wir haben 22 Chancen, es besser zu machen.“

Max Verstappen



MERCEDES

Lewis Hamilton bewies erneut, dass er nicht nur im besten Auto gewinnt

FAHRERNOTEN


10/10 Ø 10,00
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

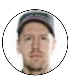

07/10 Ø 7,00
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1


10/10 Ø 10,00
Max Verstappen
Red Bull Racing


07/10 Ø 7,00
Sergio Pérez
Red Bull Racing


08/10 Ø 8,00
Lando Norris
McLaren

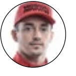

07/10 Ø 7,00
Daniel Ricciardo
McLaren

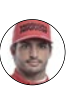

03/10 Ø 3,00
Sebastian Vettel
Aston Martin


07/10 Ø 7,00
Lance Stroll
Aston Martin


07/10 Ø 7,00
Fernando Alonso
Alpine F1


05/10 Ø 5,00
Esteban Ocon
Alpine F1


08/10 Ø 8,00
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


07/10 Ø 7,00
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


07/10 Ø 7,00
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


09/10 Ø 9,00
Yuki Tsunoda
Scuderia Alpha Tauri


07/10 Ø 7,00
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


06/10 Ø 6,00
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


08/10 Ø 8,00
Mick Schumacher
Haas F1 Team


03/10 Ø 3,00
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


07/10 Ø 7,00
George Russell
Williams


05/10 Ø 5,00
Nicholas Latifi
Williams

Vertauschte Rollen

Diese Weltmeisterschaft wird kein Durchmarsch für Mercedes. Red Bull bestätigte beim Saisonauftakt seine Favoritenrolle. Daran ändert auch der Sieg von Lewis Hamilton nichts.

Von: **Michael Schmidt**

Dieses Formel-1-Jahr könnte einen anderen Verlauf nehmen als die letzten sieben. Zum ersten Mal seit 2014 ist ein anderes Team als Mercedes Favorit. Der Titelverteidiger startet mit Rückstand in die neue Saison. Max Verstappen nahm Lewis Hamilton im Kampf um die Pole-Position 0,388 Sekunden ab. Die Gesetzmäßigkeiten haben sich auf den Kopf gestellt. Der früher so gutmütige Mercedes zeigt Launen. Red Bull hat sein Auto gezähmt. Es ist überall schnell, ohne Wind, mit Wind, bei 30 oder 45 Grad Asphalttemperatur, mit viel und wenig Benzin im Tank. Hamilton meinte trotz seines Sieges: „Red Bull hat das bessere Auto, und wir müssen viel tun, den Rückstand aufzuholen. Der Sieg war nur möglich, weil wir in allen anderen Bereichen perfekt waren."

Der Mercedes W12 ist in bestimmten Fahrsituationen nervös auf der Hinterachse. Die Fahrer



Die Gesetzmäßigkeiten haben sich umgekehrt. Früher war der Red Bull die launische Diva unter den Autos im Feld. Jetzt ist es der neue Mercedes.

sammelten auf 1645 Testkilometern 30 Gigabytes an Daten und jede Menge Eindrücke. Die Ingenieure hatten zwölf Tage Zeit, Antworten zu finden. Es ist ihnen zum Teil gelungen. „Die Balance ist deutlich besser geworden", lobte Hamilton. „Auf eine Runde ist Red Bull nicht zu schlagen. Aber im Rennen sehen wir etwas besser aus."

Laut Mercedes lässt sich die Instabilität im Heck auf drei Faktoren zurückführen: die Aerodynamik, die neuen Pirelli-Reifen und die Erkenntnis, dass die Fahrzeugentwicklung über den Winter nicht ganz den eigenen Erwartungen entsprach. Vielleicht war es rückblickend ein


Red Bull kämpft schon zu Saisonbeginn mit Mercedes auf Augenhöhe. Der RB16B liegt stabiler als der W12

Fehler, sich bei einem Auto, das zu 70 Prozent übernommen werden musste, früh aus der Entwicklung auszuklinken und sich auf Windkanal und Simulationen zu verlassen. Und vielleicht hat Red Bull voll ins Schwarze getroffen, den RB16 noch bis November 2020 aufzurüsten und dazu noch Prototypen des neuen Unterbodens auf der Strecke zu testen, um möglichst wirklichkeitsnahe Daten zu generieren.

Das Fundament ist gut

Die Zeit für ein magisches Upgrade zwischen Testfahrten und Rennen war zu kurz. Es war auch nicht notwendig. Der Mercedes W12 ist kein schlechtes Rennauto. Er hat auch keinen fundamentalen aerodynamischen Fehler. Den hätte man schnell erkannt. „Nicht ein einziges Teil war anders als beim Test. Die Teile waren nur anders konfiguriert, weil wir unser Paket jetzt besser verstehen“, erzählte ein Ingenieur.

Mercedes hat möglicherweise zu stark darauf geschielt, den durch neue Aerodynamikregeln verlorenen Abtrieb zurückzugewinnen. Red Bull dagegen hat sich hauptsächlich auf die Absicherung der aerodynamischen Stabilität konzentriert. Und da reichten die Regeln dem Herausforderer eine Hand. Der Winkelschnitt des Unterbodens vor den Hinterrädern und das Verbot von Schlitzen in der Bodenplatte trifft Autos mit einem geringen Anstellwinkel offenbar härter als ihre Gegenstücke mit höher liegendem Heck. Es scheint schwieriger, den Abtrieb stabil zu halten. Beweise für diese These gibt es noch nicht. Nur Indizien.

Ist es Zufall, dass der artverwandte Aston Martin mit ähnlichen Schwierigkeiten kämpft wie der Mercedes? Für diesen Typ Auto ist es wichtig, den Unterboden so nah wie möglich um die Hinterreifen herumzubauen. Das garantiert eine optimale Versiegelung des Diffusors gegen die schädlichen Turbulenzen durch das Walken der Hinterreifen. Ist die nicht gegeben, kommt es zu Abtriebsschwankungen.

Wir reden bei der Anstellung der Autos zwischen den beiden Extremen von 110 bis 160 Millimetern Bodenfreiheit an der Hinterachse. Eigentlich minimal, aber eben doch einflussreich. Die Fraktion der geringen Anstellung kann nicht so einfach in das andere Lager wechseln. So etwas geht nur in kleinen Schritten. Mercedes hat die Anstellung über den Winter leicht erhöht. Würde man den W12 aber hinten so hoch stellen wie den Red Bull, wäre das ganze aerodynamische Konzept im Eimer. Es fällt auf, das Mercedes und Aston Martin mehr Arbeit in den vorderen Teil des Unterbodens investiert haben als die Konkurrenz. Mercedes mit einer Wellenform des Bodens, Aston Martin mit zwei bis drei Ebenen. Beides soll Wirbelschleppen erzeugen, um weiter hinten den Diffusor auf diese Weise abzudichten und die fehlende Fläche künstlich zu ergänzen.

Es wäre aber zu einfach, die Unpässlichkeiten des Silberpfeils allein mit der Aerodynamik zu erklären. Auch die neuen Pirelli-Reifen spielen eine Rolle. Sie haben vorne ein anderes Profil. Sie walken beim Bremsen, Beschleunigen und in Kurvenfahrt wegen der steiferen Konstruktion anders als ihre Vorgänger. Auch das hat Einfluss auf die Strömung in den kritischen Bereichen. Und ihr Arbeitsfenster ist noch einmal kleiner geworden.

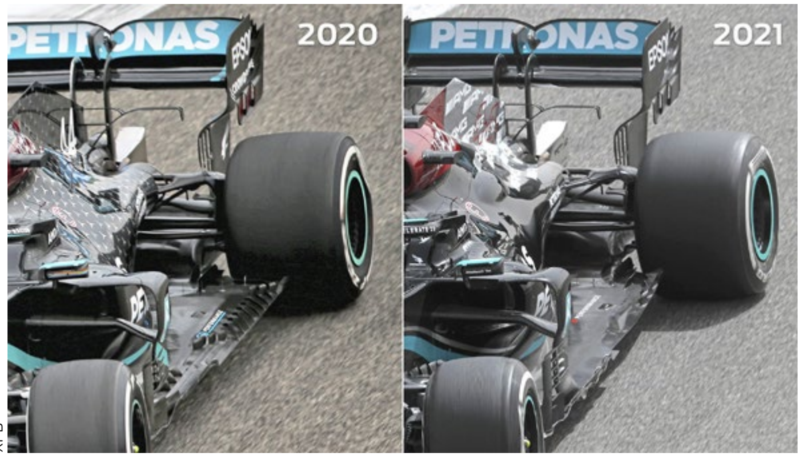
Auf den Motor-Vorteil kann sich Mercedes nicht mehr verlassen. Honda hat mit seiner Neukonstruktion Gleichstand erzielt. Mercedes dagegen musste über den Winter beim Motorblock, dem Turbolader und der MGU-K hauptsächlich nachbessern, um die Standfestigkeit zu verbessern. Das führte dazu, dass der Honda-Antrieb auf den Geraden später in den Ladebetrieb schalten kann und länger volle Power abgibt. Früher war es umgekehrt.

Bahrain war keine endgültige Standortbestimmung. „Der Wind und der raue Asphalt haben unsere Probleme verschärft. Das war unsere schlechteste Strecke“, hofft Toto Wolff. ■


Hilft Red Bull die hohe Anstellung des Hecks mit den neuen Aero-Regeln?



In der Quali war Verstappen klar schneller. Im Rennen konterte Hamilton



Bei Mercedes schwankt hinten der Abtrieb durch den Unterboden-Einschnitt

WILHELM WILHELM WILHELM XPB

AUS DEM FAHRERLAGER

WARTEN AUF IMPFUNG

Ferrari und Alpha Tauri haben das Impfangebot des Königreichs von Bahrain genutzt. Beide Teams sind gegen Corona geimpft. Mercedes und McLaren stellten es ihren Angestellten frei. Die Teamchefs Toto Wolff und Andreas Seidl wollen warten, bis sie in ihren Heimatländern dran sind. „In England fangen sie jetzt mit den Unter-50-Jährigen an. Da bin ich sowieso bald an der Reihe", erzählte Wolff. So will es auch Sebastian Vettel halten.

FERRARI SCHWEIGT

Ferrari hat in der Vorschau auf den GP Bahrain nur die Daten der Rennstrecke und historische Meilensteine aus der Teamgeschichte zitiert. Aussagen der Fahrer und des Teamchefs fehlten in der Pressemitteilung. Wollte da einer zu großen Erwartungen vorbeugen?

EIN FALL FÜR DIE RENTE

Haas-Teamchef Günther Steiner ist der Star der Netflix-Serie „Drive to survive". Dennoch hat der Südtiroler noch keine Folge der mittlerweile dreiteiligen Dokumentation gesehen. „Das mache ich, wenn ich in Rente gehe."

EIN NAME FÜR DEN ASTON

Sebastian Vettel setzt auch in seinem neuen Team die alte Tradition fort, seinen Rennautos Namen zu geben. Sein erster Aston Martin heißt jetzt „Honey Ryder" – so wie die Teilzeitfreundin von James Bond aus dem ersten Teil der Krimireihe aus dem Jahr 1962. Der Spezialagent fährt im Film natürlich nur Aston Martin.



JERRY ANDRÉ

Vettel auf den Spuren von 007

SIR LEWIS UND DIE FEE

Bei der Donnerstags-Pressekonferenz in Bahrain durften Kinder den Fahrern eine Frage stellen. Lewis Hamilton sollte erzählen, welche drei Wünsche er an eine gute Fee richten würde. Nach kurzem Nachdenken zählte Sir Lewis auf: „ Alle Menschen sollten gleich behandelt werden. Es darf keiner mehr hungern. Und ich würde mir überall Frieden wünschen." Valtteri Bottas will nicht nur die Welt retten, sondern hat auch einen ganz persönlichen Wunsch: „Ich würde gerne Weltmeister werden."

EHRE FÜR SAINZ SENIOR

Vater und Sohn Carlos Sainz sind große Fans von Real Madrid. Der königliche Club hat den Vater jetzt zum Ehrenmitglied ernannt. Davon träumt der Junior noch: „Für so eine Ehre bin ich zu jung. Und ich muss es mir noch verdienen."

MIT SCHAUM IM COCKPIT

Yuki Tsunoda ist mit 20 Jahren der jüngste, mit 54 Kilogramm der leichteste und mit 1,59 Metern der kleinste Fahrer im aktuellen F1- Feld. Die Körpergröße erforderte einige Anpassungen im Cockpit des Alpha Tauri. „Das Auto wurde für einen großen Fahrer wie Daniil Kvyat gebaut. Es musste viel Schaum verwendet werden, damit ich höher sitze. Das Pedalgestell ist eine Spezialanfertigung, damit ich überhaupt mit den Füßen hinkomme."

VORSICHT VOR MAZEPIN

Mick Schumacher und Nikita Mazepin kennen sich aus gemeinsamen Kart-Tagen. „Ich kann mich an das erste Zusammentreffen erinnern", erzählt Schumacher. „Man hatte mich gewarnt, dass Nikita im Zweikampf ein wilder Hund ist." Mazepins Antwort: „Ich habe großen Respekt vor Mick."



JERRY ANDRÉ

Alte Kart-Rivalen als Teamkollegen

KOMMENTAR

Die Sprintrennen in Silverstone, Monza und Interlagos sind beschlossene Sache. Pardon. Es muss Sprint-Qualifikation heißen. Das ist dem neuen Formel-1-Chef Stefano Domenicali wichtig. Er will sich nicht mit den Traditionalisten anlegen. „Es gibt nur eine Pole-Position, und das ist der Gewinner des Sprints. Und es gibt nur einen Grand-Prix-Sieger, und der wird am Sonntag bestimmt." Selbst wenn das Experiment ein Erfolg wird, soll es in Zukunft nur eine ausgewählte Anzahl an Rennen mit diesem Format geben. Das werden dann die Grand Slams der Formel 1, für die interessierte Veranstalter extra Antrittsgeld bezahlen müssen. Die Teams haben sich zu dem Versuch breitschlagen lassen. Nicht alle waren begeistert, doch sie wollten kein Spielverderber sein. Während man sich zunächst um umgekehrte Startreihenfolgen oder Extrapunkte für den Samstag gestritten hat, ist jetzt eine neue Diskussion entbrannt. So ein Mini-Grand-Prix am Samstag kostet bis zu 400 000 Dollar extra. Die Top-Teams fordern vom F1-Management eine Entschädigung oder eine Ausweitung des Budgetdeckels. Man kämpfe um jeden Dollar, um unter 145 Millionen Dollar zu bleiben, heißt es bei Mercedes, Red Bull und Ferrari. Jeder zusätzliche Kostenfaktor wird zum Problem. Da stelle ich mir zunächst einmal die Frage, warum 100 Kilometer Rennen mehr kosten als 100 Kilometer freies Training, das sonst stattfinden würde. Okay, die Unfallgefahr ist ein bisschen größer. Aber so viel Luft sollte eigentlich jeder in sein Budget einbauen können, oder? 145 Millionen Dollar plus die ganzen Ausnahmen sind immer noch eine Menge Geld. Und die Teams kriegen auch etwas zurück. Mit Sprintrennen verdient die Formel 1 künftig mehr Geld. Die Klagen kommen hauptsächlich von den Top-Teams. Sollen sie halt auf ein paar Simulatorfahrten verzichten. Davon hat keiner was, weil diese hinter verschlossenen Türen stattfinden. An der Action auf der Strecke sollte man zuletzt sparen. ■



XPB

Drei Mini-Rennen soll es 2021 geben. Umsonst gibt es die Action aber nicht



Michael Schmidt
Redakteur

Fordern die Teams zu Recht Geld für Sprintrennen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Drei Jobs für Hülkenberg

Nico Hülkenberg hat keinen Stammplatz in der Formel 1 und trotzdem viel zu tun. Der Rheinländer ist Reservefahrer für Aston Martin und Mercedes und kommentiert die F1-Rennen bei ServusTV.

Von: **Michael Schmidt**

Nico Hülkenberg hätte in der DTM oder Le Mans fahren können, doch er setzt voll auf die Formel 1. Nach drei GP-Einsätzen als Ersatzmann bei Racing Point wird der 33-jährige Deutsche ein zweites Jahr im zweiten Glied verbringen. Diesmal ist er aber gleich an zwei Fronten Feuerwehrmann. Für Aston Martin muss er bei allen Rennen als Reservepilot bereit sein. Und auch Mercedes kann auf ihn zurückgreifen, wenn die eigenen Ersatzfahrer nicht verfügbar sind. Dazu spielt der Edelreservist auch noch den F1-Kommentator bei ServusTV.

Für Hülkenberg hat die Formel 1 weiter Priorität: „Ich wollte im Formel-1-Orbit bleiben, weil ich ja für 2022 auch auf ein Cockpit schiele. Deshalb lege ich dieses Jahr noch mal alles rein. So erweitere ich auch meinen Horizont." Sitzproben und Simulatorfahrten hat er bereits vor Saisonbeginn abgehakt. Theoretisch dürfte Hülkenberg nebenher auch Rennstarts in anderen Serien absolvieren. „Momentan ist da aber nichts in der Mache", erzählt der 179-fache GP-Teilnehmer. ■



SERVUSTV

Neuer Job am Mikrofon. Parallel arbeitet Hülkenberg am F1-Comeback

Formel 1

Wer zahlt für Mini-GP?

Die Teams haben nachgerechnet: Ein Sprintrennen kostet zwischen 300 000 und 400 000 Dollar extra. Doch wer zahlt am Ende dafür? Und muss die Budgetdeckelung deshalb angehoben werden?

Von: **Michael Schmidt**

Bei drei Grands Prix steigt das Experiment. In Silverstone, Monza und Interlagos soll ein Mini-Grand-Prix über 100 Kilometer am Samstag als zusätzliches Element zwischen Qualifikation und Rennen die Spannung anheizen. Liberty machte den Vorstoß mit dem klaren Ziel, mehr Zuschauer vor den TV-Schirm und nach der Coronakrise auch auf die Tribünen zu locken. Das soll zusätzliches Geld einspielen. Die Teams kostet es Geld. Mercedes-Teamchef Toto Wolff schätzt zwischen 300 000 und 400 000 Dollar pro Sprint.

Nach Aussage der Teams steigen die Kosten im Vergleich zu einem freien Training, weil sicherheitsrelevante Teile getauscht werden und man mit mehr Schäden rechnet. „Wir unterstützen die Formel 1 gerne bei diesem Versuch, aber das bedeutet für uns eine Investition. Es muss deshalb für uns eine Kompensation geben", fordert Red-Bull-Teamchef Christian Horner. Es gibt noch ein Problem. Mercedes, Red Bull und Ferrari haben Mühe, innerhalb des Kostendeckels zu bleiben. „Unser Spielraum beträgt nicht Hunderttausende Dollar. Wir sparen uns Summen von 10 000 Dollar vom Munde ab, damit wir die 145 Millionen schaffen", erzählt Wolff. Da sind Extra-Ausgaben für ein Sprintrennen ein Rückschlag. F1-Chef Stefano Domenicali bedauert: „Nur die Topteams beschweren sich. Wir können aber nicht wegen jedem neuen Kostenfaktor den Budgetdeckel erhöhen." ■



XPB

Vor allem bei den Topteams sind die Budgets auf enge Kante genäht

NACHRICHTEN

RUSSELL GPDA-CHEF
George Russell hat es schon zu Beginn seines dritten Formel-1-Jahres neben Sebastian Vettel und Alexander Wurz in den Vorstand der Fahrergewerkschaft GPDA geschafft. Er ersetzt Romain Grosjean. „Seb vertritt die älteren Fahrer, ich die jüngeren. Ich will in 20 Jahren zurückblicken und sagen können: Ich habe mitgeholfen, die Formel 1 besser zu machen."

DUMFRIES GESTORBEN
Der frühere Formel-1-Pilot Johnny Dumfries ist nach kurzer Krankheit im Alter von nur 62 Jahren gestorben. Der englische Graf fuhr 1986 an der Seite von Ayrton Senna für Lotus und sammelte drei WM-Punkte. 1988 gewann Dumfries auf einem Jaguar XJR-9 die 24 Stunden von Le Mans.

WILLIAMS-NEUZUGANG
Williams besetzt die Position des Technikdirektors neu, die seit dem Abgang von Paddy Lowe 2019 vakant war. François-Xavier Demaison führt künftig auch die Design- und Aerodynamikabteilung des Teams. Demaison kommt von VW, wo er für die Konstruktion des Polo R WRC und ID.R verantwortlich war. Außerdem heuert bei Williams ein alter Bekannter an. Urgestein Willy Rampf, ehemaliger Sauber-Technikdirektor, soll als Berater angestellt werden.

STRENGERE TESTS
Die FIA sagt Betrügern den Kampf an. Mit Beginn dieser Formel-1-Saison wird nach jedem Rennen ein Auto für einen großen Technik-Check herausgefischt. Eine Crew von bis zu sechs Experten prüft das Auto in vorher ausgewählten Bereichen auf Herz und Nieren. Die Überprüfungen können bis tief in die Nacht reichen. Normalerweise entscheidet das Los. Bei einem konkreten Verdacht kann aber auch ein zweites Auto zum Spezial-Check vorgeladen werden.



MOTORSPORT IMAGES

Rookies on fire

Abwechslung beim Saisonstart: Drei Rennen brachten in Bahrain drei verschiedene Sieger. Mit Liam Lawson und Oscar Piastri gewannen sogar zwei Neueinsteiger. Das Hauptrennen entschied der Chinese Guanyu Zhou für sich.

Von: **Andreas Haupt**

Die Formel 2 hat für diese Saison ihr Rennformat angepasst. Die Youngster rasen nur noch acht Mal im Rahmenprogramm der Formel 1. Doch dafür messen sie sich an einem Rennwochenende gleich drei Mal. Macht in Summe 24 Rennen und spart den Teams in Corona-Zeiten die Transport- und Reisekosten für vier Veranstaltungen. Das neue Format macht es allerdings auch ein bisschen komplizierter. Das Hauptrennen steigt erst am Sonntag. Am Samstag gab es in Bahrain erstmals zwei Sprints über jeweils 23 Runden – den ersten in der Mittagshitze bei 38 Grad Celsius, den zweiten unter 495 Flutlichtern. Zwei Fahrer, die im Vorjahr noch in der Formel 3 unterwegs waren, sicherten sich die Siege: Red Bulls Junior Liam Lawson und F3-Meister Oscar Piastri.

Das Qualifying am Freitag entschied Guanyu Zhou in einem Krimi für sich. Der Chinese schlug Alpine-Nachwuchskollege Christian Lundgaard um 0,003 Sekunden. Für den ersten Sprint wurde die Reihenfolge der Top 10 umgedreht, Sauber-Junior Théo Pourchaire startete deshalb von Platz 1. Die erste Reihe teilte er sich mit Debütant David Beckmann. Eigentlich hätte der Fahrer von Charouz Racing ganz vorne gestanden, doch weil das Auto von Jüri Vips wegen eines Verstoßes gegen das Technikreglement nachträglich aus der Wertung genommen wurde, rutschte Beckmann in der Quali auf Platz 9. Und damit auf Position zwei für Sprint Nummer eins.

FORMULA MOTORSPORT LTD

Pole und Sieg im Hauptrennen: Guanyu Zhou ist der erste Tabellenführer

Podest für Beckmann

Damit sind wir mit dem Regelteil durch. Die neuen harten Reifen spielten im ersten Sprint auf heißem Asphalt (50 Grad) die Hauptrolle. Pirelli hat sie zwar dahingehend überarbeitet, dass der Verschleiß geringer ist, doch in den 23 Runden mussten sich die Fahrer vor allem um den Erhalt der Hinterreifen kümmern. Der Bahrain-Kurs strapaziert sie in den vielen Beschleunigungsphasen.

Das Rennen glich einer Prozession. Lawson überrumpelte seine Vordermänner in der ersten Reihe und sprintete am Start zur Führung. Der Rookie hielt sie bis ins Ziel, obwohl Jehan Daruvala im Carlin vor allem im zweiten Rennteil drückte. Der Inder hatte sich vom sechsten Startplatz vorgearbeitet.

Das Führungsduo fuhr in einer eigenen Liga. Dahinter erbte Beckmann dank eines Technikdefekts bei Pourchaire den letzten Podestplatz. Dem Prema-Duo um Robert Shwartzman und Oscar Piastri bot der Deutsche keine Gelegenheit zum Angriff.

Deutlich mehr Unterhaltung bot der zweite Sprint am Samstagabend nach der Qualifikation der Formel 1. Zwei späte Safety Cars stellten das Drehbuch auf den Kopf und entthronten Zhou, der sich mit einer starken Anfangsphase an die Spitze gefahren hatte. Dabei ließ er Vips und Lirim Zendeli stehen. Die beiden rückten als Neunte und Zehnte aus dem ersten Sprint zwar in die erste Reihe auf, schlugen daraus aber kein Kapital.

Zendeli hatte das Pech, dass ihm Lundgaard in der sechsten Runde bei einem misslungenen Angriff den rechten Hinterreifen aufschlitzte – die Rennleitung bestrafte den Dänen mit zehn Sekunden. Der ART-Pilot saß sie beim Reifenwechsel ab. Die Gelegenheit ergab sich, nachdem Felipe Drugovich den Auftaktsieger umgedreht hatte. Während Zhou als Führender auf abgekauten harten Reifen ausharrte, nutzten Vips, Piastri und Lundgaard die Chance für einen Wechsel auf die Softmischung. Darauf überrannten sie in der Schlussphase die Konkurrenz.

Zhou siegt im Hauptrennen

Vips rollte allerdings mit einem Defekt in der 21. Runde aus. Piastri und Lundgaard fielen in der Schlussrunde gemeinsam über Zhou her. Zu zweit überholten sie ihn in der ersten Kurve. Beim Herausbeschleunigen setzte sich der Australier mit Ellbogen durch. Der Dreikampf hat schon jetzt seinen Platz in den Saisonhighlights sicher.

Das Hauptrennen spitzte sich ebenfalls in der Schlussphase zu. Fünf Fahrer hatten Siegchancen. Pole-Sitter Zhou, der im ersten Renntteil auf harten Reifen noch zurückgefallen war, hatte hinten heraus auf der Softmischung die beste Pace. Der Uni-Virtuosi-Pilot kämpfte sich in 13 Runden vom sechsten Platz zum Sieg. Piastri bezahlte Lehrgeld. Im Zweikampf mit Dan Ticktum gab der Australier, der die harten Reifen an seinem Auto trug, nicht nach und drehte sich. Ticktum belegte den zweiten Platz vor Lawson, der sich über das zweite Podest der Saison freute.

Von dort rutschte Richard Verschoor, der bis zur fünftletzten Runde noch vorne war. Der Niederländer hatte zu den Profiteuren eines Safety Cars zur Rennmitte gehört. Für die deutschen Fahrer Beckmann und Zendeli sprangen keine Punkte heraus. Zendeli war in der ersten Runde unverschuldet aus dem Rennen gerissen worden: Shwartzman hatte eine Kollision mit Roy Nissany verursacht. ■

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Guanyu Zhou	62.27,858 min
2.	Dan Ticktum	+0,482 s
3.	Liam Lawson	+ 2,950 s
4.	Richard Verschoor	+4,095 s
5.	Marcus Armstrong	+9,792 s
6.	Jehan Daruvala	+11,926 s
7.	Robert Shwartzman	+12,159 s
8.	Théo Pourchaire	+18,479 s
9.	Felipe Drugovich	+19,764 s
10.	Matteo Nannini	+19,852 s

SPRINTRENNEN (1)

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Liam Lawson	44.11,624 min
2.	Jehan Daruvala	+ 0,925 s
3.	David Beckmann	+ 14,382 s
4.	Robert Shwartzman	+ 17,078 s
5.	Oscar Piastri	+ 17,504 s
6.	Christian Lundgaard	+ 18,552 s
7.	Guanyu Zhou	+ 22,289 s
8.	Dan Ticktum	+ 24,860 s

SPRINTRENNEN (2)

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Oscar Piastri	46.19,610 min
2.	Christian Lundgaard	+ 0,774 s
3.	Guanyu Zhou	+ 2,076 s
4.	Jehan Daruvala	+ 2,494 s
5.	Richard Verschoor	+ 2,966 s
6.	Théo Pourchaire	+ 3,759 s
7.	David Beckmann	+ 6,387 s
8.	Marino Sato	+ 8,096 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Guanyu Zhou	41
2.	Liam Lawson	30
3.	Jehan Daruvala	28
4.	Oscar Piastri	21
5.	Dan Ticktum	19



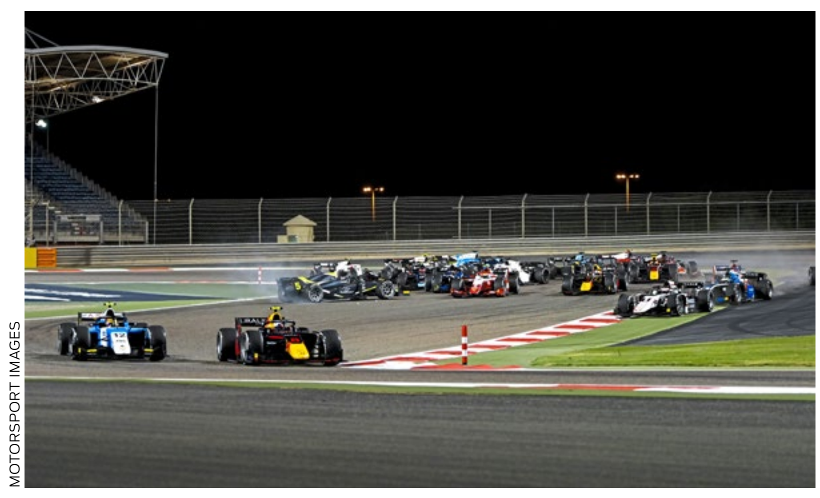
MOTORSPORT IMAGES

Der Schweizer Ralph Boschung – hier im Duell mit Beckmann – blieb punktlos



MOTORSPORT IMAGES

Beckmanns dritter Platz in Sprint 1 war das Highlight aus deutscher Sicht


MOTORSPORT IMAGES

Hinter Vips und Zendeli krachte es beim Start zum zweiten Sprintrennen



MOTORSPORT IMAGES

Lirim Zendeli wurde gleich zweimal unschuldig in Kollisionen verwickelt



Schnee von gestern

Im März ein Rennen in der Eifel fahren zu wollen, ist immer ein bisschen Kasino. Zum Saisonauftakt hat die Nürburgring Langstrecken-Serie den Schnee-Jackpot geknackt. Nach einem kurzen Zeittraining musste die 66. ADAC Westfalenfahrt abgesagt werden. Dafür gab es einige interessante News hinter den Kulissen zum Start in die neue Saison.

Von: **Bianca Leppert**

Wäre der Wettergott doch etwas gnädiger gewesen und hätte das Frühlingsintermezzo am Freitag bei den Testfahrten doch bis am Samstag zum Bleiben überredet. Stattdessen fielen pünktlich zum Start des Zeittrainings dicke, weiße Flocken vom Himmel. Das ist echtes Eifel-Timing. Es soll aber keiner sagen, dass der Temperatursturz von rund zwölf Grad Celsius am Freitag auf nur noch um die null Grad Celsius am Samstagmorgen nicht angekündigt gewesen wäre. Nun ja: Die Hoffnung stirbt zuletzt.

So dauerte der Saisonauftakt der NLS immerhin acht Minuten, ehe um 8.38 Uhr die rote Flagge die Qualifikation beendete. Dabei erwischte es bereits ein Auto: Laura Kraihamer rutschte beim Debüt des neuen KTM X-Bow GTX vom Team Teichmann Racing bei den schwierigen Bedingungen aus noch ungeklärten Gründen kurz nach der Lauda-Kurve von der Strecke. Das bereitete den KTM-Verantwortlichen einige Sorgenfalten: Aufgrund der angespannten Corona-Situation ist es derzeit schwierig, die Teileversorgung sicherzustellen.

Herzen und Heavy Metal

Die übrigen Teilnehmer im Fahrerlager harrten der Dinge, während sich die Umgebung in ein Winterwonderland verwandelte. Typisch für die eingefleischten

> „Man kann niemandem einen Vorwurf machen. Es bildeten sich schnell Eiskristalle auf der Strecke und der Grip war schlagartig weg.“
>
> Nico Menzel, Fahrersprecher

Mechaniker in der NLS: Sie ließen sich die Stimmung trotzdem nicht vermiesen, und so hörte man aus einer Box laute Heavy-Metal-Musik, die anderen malten liebevoll mit den Schuhen Herzchen in den Schnee in der Boxengasse.

In regelmäßigen Abständen prüfte die Rennleitung die Bedingungen auf der Nordschleife. Doch immer wieder fielen Schneeflocken vom Himmel und blieben liegen. Auch wenn der Kurs in manchen Abschnitten frei schien, bereitete vor allem das Eis auf dem Grünstreifen am Streckenrand vielen Teams Sorgenfalten. Es gab aber auch Stimmen, die dafür brannten, trotzdem zu fahren. Zur Erinnerung: Bereits die Test- und Einstellfahrten ein Woche zuvor mussten wegen der widrigen Wetterverhältnisse gestrichen werden.

Schließlich entschied sich die Rennleitung um 11.30 Uhr dazu, das Rennen endgültig abzusagen. Die Wetterdienste hatten auch für den Nachmittag keine besseren Prognosen zu bieten. Damit war es das 21. VLN-Rennen von insgesamt 444, bei dem kein Sieger geehrt werden konnte. „Die aktuellen Streckenverhältnisse lassen eine sichere Durchführung des Rennens nicht zu. Zudem ist für den Nachmittag keine deutliche Wetterbesserung in Aussicht“, lautete die Begründung von Rennleiter Frank Taller zur Entscheidung.

Zustimmung erhielt die Rennleitung unter anderem von Nico Menzel, neben Johannes Scheid


STEFAN BALDAUF

Ja, ist denn schon wieder Weihnachten? Der erste NLS-Lauf wurde wegen Schnee abgesagt

und Michael Bonk, neuer Fahrersprecher der Nürburgring Langstrecken-Serie: „Man kann niemandem einen Vorwurf machen. Als wir um kurz vor halb neun rausgefahren sind, betrug die Asphalttemperatur fünf Grad Celsius. Es waren zwar kalte, aber machbare Bedingungen. Ich bin dann im Schwalbenschwanz in das Schneetreiben gekommen. Es bildeten sich schnell Eiskristalle auf der Strecke und der Grip war schlagartig weg. Eine deutliche Wetterbesserung war zum Zeitpunkt der Absage nicht in Sicht. Bei den unbeständigen Bedingungen wäre das Risiko eines Rennens einfach zu groß.“

Alles für die Katz

Für die Organisatoren der Nürburgring Langstrecken-Serie ein bitterer Moment, denn man schaffte es trotz der aktuellen Corona-Situation dank großem Aufwand und Hygienekonzept, die Rennveranstaltung trotzdem auf die Beine zu stellen. Die Pause war auch extrem lang. Nach dem fünften Lauf am 28. August 2020 mussten alle NLS-Rennen abgesagt werden. Dieses Jahr setzten sich alle Beteiligten vor dem Saisonstart eigens mit den Entscheidern der Staatskanzlei Rheinland-Pfalz aus Mainz zusammen und konnten dabei aufzeigen, dass es sich bei der Nürburgring Langstrecken-Serie um Profisport handelt. Für viele Teams ist es ein Business-Case, und als Teilnehmer muss man gewisse Voraussetzungen erfüllen, um dabei sein zu können.

Neben prominenten gemeldeten Fahrern wie Formel-1-Testpilot Robert Kubica in einem Prosport-Cayman (Interview siehe nächste Seite) oder der ehemaligen IndyCar-Pilotin Pippa Mann im BMW 330i von Sorg Rennsport gab es auch einige neue Autos in der Boxengasse zu entdecken. So gehört bei Porsche neuerdings Rutronik Racing zum GT3-Aufgebot. Das Team, das im ADAC GT Masters mit Audi unterwegs ist, plant ein langfristiges Nordschleifen-Programm und machte sich zum ersten Mal mit den Rahmenbedingungen in der NLS vertraut. Da gab es auch ohne Rennen genug zu lernen. „Allein die vielen neuen Abläufe“, meinte Teamchef Fabian Plentz. „Die Strecke ist komplett neu für uns, den Hersteller und den Veranstalter. Du hast Themen wie Funk, die Regeln oder die Boxenstopps auf der Agenda.“

Nicht neu in der Eifel, aber seit 2017 nicht mehr mit einem GT3-Auto am Start gewesen: Schubert Motorsport. Hier sollten Jens Klingmann und Stef Dusseldorp die ersten Comeback-Kilometer sammeln. Auch der geplante Einsatz eines M2 CS Racing Cup für Teameigner Torsten Schubert und seine beiden Söhne Michael von Zabiensky und Stefan von Zabiensky erledigte sich. Der neue Cup von BMW hatte zur Premiere elf gemeldete Fahrzeuge.

Der KTM X-Bow GTX, der in der CUP X-Klasse von KTM eingeschrieben war, hätte ebenfalls ein fulminantes Debüt feiern sollen. Drei der spektakulären Autos im Batmobil-Look waren startklar, einen erwischte es wie schon erwähnt bereits im Zeittraining. Ein Start in der SP-X-Klasse war ursprünglich der Plan, scheiterte aber an Aerodynamik-Anpassungen und weiteren Modifikationen, die für die SP-X nötig gewesen wären.

Der nächste NLS-Lauf findet am 17. April statt. ■



BR-FOTO

Neu im Porsche-Aufgebot: Der 911 GT3 R von Rutronik Racing



BR-FOTO

Wie böse kann man schauen? Der KTM X-Bow GTX hat Batmobil-Potenzial



BR-FOTO

Debüt des neuen BMW M2 CS Racing Cup: Elf Autos waren eingeschrieben


STEFAN BALDAUF

Winterwonderland in der Eifel: So machte ein Rennen keinen Sinn

„GT3 ist hier die Formel 1“

Prominenter Gast: Robert Kubica war beim NLS-Auftakt mit einem Porsche Cayman in der VT3-Klasse gemeldet. Warum sich der F1-Testpilot von Alfa Romeo, der aktuell für die Nordschleifen-Lizenz büffelt, in der Grünen Hölle 20 Jahre jünger fühlt ...

Von: **Bianca Leppert**

Sie waren in der Formel 1, der DTM und im Rallye-Sport aktiv. Wie entstand die Idee, auf der Nordschleife NLS zu fahren?
Die Nordschleife ist ein Ort mit viel Geschichte. Wer Motorsport, große Herausforderungen und alte Strecken liebt, erlebt das alles hier auf der Nordschleife. Ich will hier mehr Erfahrung sammeln. Du musst dich hier auskennen. Und falls ich mal beim 24h-Rennen antreten sollte, brauche ich die Nordschleifen-Lizenz, die ich jetzt machen will.

Sie sind ja sehr vielseitig unterwegs. Streben Sie nun eine Karriere als professioneller GT3-Pilot an?
Wenn du Formel 1 gefahren bist, gibt es nicht viele Kategorien, die dir so viel Spaß und so ein gutes Gefühl bieten können. Wenn du jung bist, und deinen Weg durch die verschiedenen Serien machst, ist das immer aufregend. Und ich habe letztes Jahr, als ich mit der DTM hierherkam und zwischendurch ein paar Runden Nordschleife mit einem Straßenauto gefahren bin, gedacht: Ok, das scheint auch interessant zu sein. Vielleicht interessanter, als ich dachte. Also habe ich beschlossen, die Lizenz zu machen. Ich will dieses Jahr ein paar Rennen fahren, um Spaß zu haben, Erfahrung zu sammeln und zu schauen, wie ich abschneide. Und wenn es gut läuft, ist natürlich das Ziel, in der höchsten Kategorie mal beim 24h-Rennen auf dem Podium zu stehen.

Was halten Sie von der GT3?
Ich habe ein GT3-Auto ein paar Mal getestet. Auf einer normalen Strecke bin ich kein großer Fan davon. Ich bin fast mein ganzes Leben in Formel-Autos angetreten. Das ist ein anderer Fahrstil in der GT3, und du brauchst andere Fähigkeiten – du musst ein Spezialist sein. Auf der Nordschleife ist das ein bisschen anders, auch wegen der einzigartigen Streckencharakteristik. Hier ist es einfach die höchste Kategorie, in der du fahren kannst. Die GT3 ist ein bisschen die Formel 1 der Nordschleife.


BR-FOTO

„Ich fühle mich hier ein bisschen wie ein Baby. Du fährst nicht einfach gleich aufs Podium.“
Robert Kubica

Sie sind eher ein Fan der Nordschleife als der GT3 – der Reiz ist aber beides zusammen?
Ja. Wenn ich hier mit einem Straßenauto Rennen fahren sollte, würde ich das machen. Wenn ich das Straßenauto auf der Strecke in Barcelona fahren sollte, aber nicht. Es geht um diese spezielle Strecke, die dich wieder zurück in alte Zeiten bringt. Ich war immer ein Fan von Stadtkursen. Es ist zwar kein Stadtkurs, aber die Herangehensweise ist ähnlich. Jeder Fehler kann dich richtig viel kosten.

Sind Sie auch schon in Kontakt mit einem Hersteller?
Vielleicht. Es war der Plan, dieses Jahr beim 24h-Rennen anzutreten, aber es ist eben ein bisschen schwierig geworden. Der Kalender der ELMS wurde geändert, und da bin ich in der LMP2 mit WRT am Start. Wenn es die Möglichkeit irgendwann gibt und ich Zeit habe – weil ich ja auch mit Alfa Romeo in der Formel 1 noch Verpflichtungen habe – wäre das klasse, dabei zu sein. Wenn ich hier den Instruktor höre und Prüfungen mache, fühle ich mich auch gleich 20 Jahre jünger.

Wie waren die ersten Runden bei den Freitags-Testfahrten mit dem Porsche Cayman?
Ich mag es. Es ist natürlich fast ein Straßenauto. Manchmal ist es sogar schwieriger, diese Autos zu fahren, als ein echtes Rennauto. Ich fühle mich hier ein bisschen wie ein Baby. Wenn du schon so lange im Business und im Fahrerlager bist, hast du zwar noch viel Leidenschaft, aber ich habe dieses Gefühl vermisst. Du genießt es einfach. Ich mache zwar die Lizenz, und es geht mir um mein Ziel, aber hier zu fahren, ist einfach speziell. Es gibt viele schnellere Autos, aber auch viele langsamere. Der Verkehr ist hier anders. Testen ist eine Sache, Rennen fahren eine andere. Du kommst nicht hierher und fährst einfach aufs Podium.

Welcher ist Ihr liebster Streckenabschnitt?
Ich kann Ihnen nur den langweiligsten verraten: die Grand-Prix-Strecke. ■


BR-FOTO
Trotz der NLS-Absage sammelte Robert Kubica am Freitag einige Kilometer

!

Robert Kubica

Geburtstag: 07.12.1984
Geburtsort: Krakau (Polen)
Herkunftsland: Polen

KARRIERE
2006–2009: BMW-Sauber F1
2010: F1 mit Renault
2011: Rallyesport
2013: WRC2
2014–2016: WRC
2019: F1 mit Williams
2020: DTM, Alfa Romeo-F1-Testfahrer

HOBBYS
Poker, Kartfahren, Snooker

24h-Rennen Nürburgring

24h-Rennen fix für Juni geplant

Nachdem das 24h-Rennen Nürburgring in diesem Jahr zunächst auf der Kippe stand, ist nun klar: Man hält am Termin vom 3. bis 6. Juni fest – auch ohne Zuschauer. Das 6h-Qualirennen soll ebenfalls wie geplant am 8. und 9. Mai stattfinden.

Von: **Bianca Leppert**

Wird das 24h-Rennen Nürburgring womöglich wie Le Mans verschoben, um sich die Chance auf Zuschauer nicht entgehen zu lassen? Diese Frage geisterte schon länger durch die Szene. Denn die Einnahmen aus den Tickets sind eine wichtige Säule bei der Finanzierung des Rennens – und natürlich machen die Fans die Atmosphäre des Langstreckenklassikers aus. Im vergangenen Jahr gab es einen Hilfstopf, den mehrere Hersteller und Partner unterstützten, um die Budget-Einbußen aufzufangen. Angeblich war dieser Topf in diesem Jahr in Gefahr. Es gab Diskussionen um eine Terminalternative. Der ADAC Nordrhein sah bei den Optionen im August oder September aber keine Möglichkeit dafür aufgrund von Überschneidungen.

Erst am Donnerstag (25.03.) bekannten sich offenbar auch diejenigen zu einem weiteren Rettungspaket, die zuvor zögerlich waren. Ansonsten hätte der ADAC Nordrhein entscheiden müssen, wie viel man selbst noch zu geben bereit ist, um das Saisonhighlight zu retten. Zu den Partnern gehören der Nürburgring, Audi, BMW, Mercedes-AMG und Porsche sowie Falken, Goodyear und Michelin, Sporttotal sowie Eurosport Events und die Scuderia Glickenhaus. Der Termin für das 6h-Quali ist auch gesichert. ■

GT World Challenge

AKKA-Mercedes beim Test vorne

Bei den offiziellen Testfahrten der GT World Challenge in Paul Ricard setzte Jules Gounon im AKKA-Mercedes die Bestzeit. Insgesamt sind in dieser Saison 29 Autos im Sprint Cup und 40 Autos im Endurance Cup eingeschrieben.

Von: **Andrew Cotton**

Mercedes-AMG-Neuzugang Jules Gounon fuhr im Mercedes-AMG GT3 des AKKA ASP-Teams, den er sich mit Raffaele Marciello und Daniel Juncadella teilte, eine Zeit von 1.52,960 Minuten auf der 5,8 Kilometer langen Strecke und setzte sich damit an die Spitze des 35 Fahrzeuge umfassenden Starterfelds bei den offiziellen Tests der GT World Challenge.

Am ersten Tag führte noch Saintéloc Racing mit Frédéric Vervisch im Audi die Zeitenliste an, aber bei besseren Bedingungen am Freitagmorgen war Gounon nur einer von zwei Fahrern, die die Zeit des Franzosen unterbieten konnten. Der andere war Vervischs Teamkollege Alexandre Cougnaud, der den Test mit einer Zeit von 1.53,027 Minuten als Gesamtzweiter beendete.

Bei perfekten Wetterbedingungen konnten sich die Teams optimal auf den Auftakt der Endurance-Cup-Serie in Monza am 18. April vorbereiten. Die Serie veröffentlichte eine Nennliste mit 29 Autos für den Sprint Cup und 40 für den Endurance Cup.

Das britische Team JOTA, das neuerdings in der GTWC antritt, verpasste den Test aufgrund von Schwierigkeiten bei der Anreise aus Großbritannien und testete in Silverstone. Ebenfalls nicht dabei: FFF Racing (Lamborghini), die sich wie HRT (Mercedes) auf den NLS-Saisonauftakt konzentrieren wollten. Auch Grasser und GPX fehlten. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

IN GEDENKEN AN SABINE

Nicht nur ihr Team Frikadelli Racing wollte beim ersten NLS-Lauf unter dem Motto „Wir fahren für Sabine" antreten. Auch bei Walkenhorst Motorsport hatte man nach dem Tod von Sabine Schmitz eine besondere Geste geplant. Einer der BMW M6 GT3 des Teams wurde zur fahrenden Leinwand mit Sprüchen und Unterschriften.



REIFEN WEITER DISKUTIERT

In der Sitzung der Technical Working Group am Nürburgring am Donnerstag (25.03.) stand neben dem 24h-Rennen auch das Thema Reifen wieder auf der Agenda. Man strebt weiterhin an, eine Lösung zu finden, die für die Teams kostengünstiger und nachhaltiger sein soll.

NEUES ANALYSE-FORMAT

Neben den neuen Helikopter-TV-Bildern kommen die Fans diese Saison auch in den Genuss eines neuen Analyse-Magazins. Nürburgring TV strahlt am Sonntagabend um 18.30 Uhr den ROWE NLS Rückspiegel mit Patrick Simon auf den sozialen Kanälen aus. Die Premiere fiel wegen der Rennabsage aus.

SCOTT RAYMOND FEHLT

Scott Raymond, der den Technikausschuss des ADAC Nordrhein bei der Erstellung der BoP unterstützt, reist immer eigens aus den USA an. Er wurde zunächst positiv auf das Corona-Virus getestet, dann negativ. Aus Sicherheitsgründen blieb er zu Hause.

UNFALL BEI ANREISE

Bei der Anreise der Teams zum NLS-Saisonauftakt am Nürburgring ereignete sich am Donnerstag (25.03.) ein Unfall kurz vor der Fahrerlager-Einfahrt beim Kreisverkehr am Lindner-Hotel (B258). Eine Fußgängerin, die zwischen der wartenden Lkw-Kolonne herausgetreten war und die Straße überqueren wollte, wurde von einem Auto erfasst. Sie erlitt schwere Beinverletzungen und wurde mit dem Rettungshubschrauber in ein Krankenhaus geflogen. Die Polizei Adenau ermittelt und sucht weitere Zeugen.

NEUER GTWC-TERMIN

Das GT World Challenge Europe Sprint-Rennen in Brands Hatch, das für Anfang Mai geplant war, findet nun Ende August statt. Auf Wunsch der Rennstrecke wurde die Veranstaltung in den Sommer verlegt, um die Chance zu erhöhen, Zuschauer zu empfangen. Die Verschiebung hat Auswirkungen auf das französische GT-Rennen in Ledenon, das verlegt wird, um eine Überschneidung zu vermeiden.

DETROIT-TERMIN GEÄNDERT

Die IMSA hat ihren Renntermin für den Detroit Grand Prix um eine Woche nach hinten verschoben, wodurch ein gemeinsames Event mit IndyCar am 11. und 12. Juni entsteht. So hat Corvette Racing die Möglichkeit, beim Heimrennen dabei zu sein. Denn der Termin für die 24h-Le Mans hat sich verschoben, und die GTLM-Autos, die ursprünglich nicht antreten sollten, sind in einer Wertung ohne Punkte zugelassen.



PORSCHE

Die Generalprobe

Vor knapp zwei Wochen fand sich das Porsche-Werksteam aus der WEC zu einem Drei-Tages-Test in Hockenheim ein. Was stand im Lastenheft und was kann so ein erfolgreiches Team überhaupt noch besser machen? MSa durfte dem Team beim einzigen Test in der Winterpause über die Schulter schauen.

Von: **Michael Bräutigam**

Zunächst mal die Frage: Warum überhaupt das kalte Hockenheim und nicht irgendeine Rennstrecke im wärmeren Süden? „Eigentlich wollten wir einen Monat früher in Portugal testen“, sagt WEC-Einsatzleiter Alex Stehlig, „das haben wir aber vor zwei Monaten abgesagt, weil die gesundheitliche Lage damals in Portugal schwierig war.“ In Deutschland habe man mit einer zu rund 70 Prozent deutschen Belegschaft einfach mehr Planungssicherheit. Nur der Renningenieur der Nummer 92, Adam Hardy, saß in Großbritannien fest, wurde aber per Live-Schalte und Bildübertragung voll in den Test einbezogen.

An der Strecke waren logischerweise die Autos, wobei beide im Carbonkleid und die Nummer 91 als „T1“ sowie die 92 als „T2“ unterwegs waren. Nach dem Saisonfinale in Bahrain und vor dem Saisonstart in Spa am 1. Mai war der Probelauf in Hockenheim der einzige private Test als Vorbereitung aufs neue Jahr.

Einzige technische Änderung gegenüber 2020: Da ab diesem Jahr auch Kundenteams den RSR-19 einsetzten, dabei aber je nach Rennserie nicht so laut sein dürfen, wurde der Auspuff auch bei den Werks-Autos im Sinne der Einheitlichkeit von den Seiten ins Heck verlegt. Das ist etwas leiser, klingt dafür aber wieder viel „porschiger“. Was kann man bei diesem bekannten Paket überhaupt aus dem Test herausziehen? Die Autos sollen schließlich laut Reglement auch nicht schneller werden. „Es geht immer darum, dass das Auto über einen Stint schnell ist und der Reifenabbau minimiert wird“, erklärt Stehlig. Das bedeutet vor allem klassische Setup-Arbeit. 2019/2020 war die erste Saison für den aktuell eingesetzten 911 RSR-19, und so gut die Testarbeit im Vorfeld auch war, im Rennbetrieb lernt man eben doch mehr und hat nach der Saison viele Ideen, welchen Setup-Ansatz man noch verfolgen könnte.

> „Es geht immer darum, dass das Auto über einen Stint schnell ist und der Reifenabbau minimiert wird.“
>
> Einsatzleiter Alex Stehlig

„Wir können mit Kinematik, Feder- und Dämpfereinstellungen, Fahrhöhen und Flügelwinkeln arbeiten – also mit allem, was in den homologierten Fenstern erlaubt ist“, verrät der langjährige DTM-Renningenieur von Mattias Ekström. Und so wird zwischen den tatsächlich eher kurzen Outings, die man aber auf einen kompletten Stint oder gar Doppelstint hochrechnen kann, mächtig Hand an die RSR gelegt.

Ein eingespieltes Team

Vor Ort sind die vier bestätigten WEC-Piloten und auch die jeweils dritten Fahrer für die 24h von Le Mans. Letztere dürfen wir zwar nicht verraten, sehr wohl aber, dass es sich wenig überraschend

nicht um Porsche-Neulinge handelt. Nach Ostern soll die offizielle Bekanntgabe der jeweils dritten Kutscher erfolgen.

Ein relativer Neuling im GTE-Porsche ist jedoch Neel Jani, der neben Kévin Estre als Stammpilot in der Nummer 92 gesetzt ist. Er muss sich nach jahrelanger Formel- und Prototypen-Fahrerei auf den relativ schweren GT-Renner einstellen. „Ich habe schon gemerkt, dass man im GT mehr lenkt, als ich es gewohnt bin. Man muss auch mehr räubern, es geht weniger darum, Kerbs zu vermeiden. Da muss ich meinen Fahrstil anpassen, aber wir sind auf einem guten Weg", so der Schweizer. Die Problemstellung zu Anfang des Tests: Jani lenkte am Kurveneingang etwas ruckartiger ein als Estre, was zu Einlenk-Übersteuern führte. Über die drei Tage näherte man sich sowohl beim Fahrstil als auch Setup an.

Dazu kommen Feinheiten wie Fahrerwechsel auf Zeit und das gefühlvolle Losfahren vom Boxenplatz. In der IMSA-Serie, wo Jani bereits fuhr, darf man mit durchdrehenden Rädern vom Boxenplatz wegfahren. In der WEC gibt es dafür eine Strafe. In den USA sind Fahrerwechsel relativ entspannt, in der WEC zählt dagegen jede Sekunde. „In Le Mans kannst du das schnellste Auto haben, aber es bringt dir nichts, wenn du bei den einfachsten Prozeduren jedes Mal eine oder zwei Sekunden liegen lässt. Dann hast du keine Chance", weiß Jani.

Die Abläufe sind also auch ein zentraler Punkt der Testfahrten. Boxenstopps werden inklusive rennmäßiger An- und Abfahrt trainiert, der Aufbau in der Box ist – bis auf die Stellwände – ebenfalls der gleiche wie bei den WEC-Rennen. Und auch das Funkprotokoll muss penibel verinnerlicht werden. Am Morgen des ersten Tages habe man laut Stehlig die rund viermonatige Pause noch gemerkt, doch kurz danach war das Team wieder eingespielt.

„Es ist eben sehr komplex, was wir machen", erklärt der WEC-Einsatzleiter. „Der Motorenmann muss auf zwei Autos schauen. Er hat seinen Systeme-Mann neben sich, der auf andere Dinge schaut. Die müssen richtig miteinander reden, damit nix verloren geht. Dazu der Performance-Mann, der auf beide Autos schaut – das ist Multitasking pur."

Systemingenieur für die beiden Autos ist seit diesem Jahr ein anderer Alex, nämlich Alexander

> „Ich habe schon gemerkt, dass man im GT mehr lenkt als ich gewohnt bin. Ich muss meinen Fahrstil anpassen."
>
> Werksfahrer Neel Jani

Riedel vom Werksteam Manthey Racing. Er achtet gemeinsam mit seinem Porsche-Pendant und dem Crew Chief darauf, dass zwischen Ingenieuren und Mechanikern keine Info verloren geht und alle Änderungen umgesetzt werden. Dafür legt er auch selbst Hand mit an. „Über das Jahr gibt es ein Grund-Setup, von dem man sich nicht viel wegbewegt, weil es sehr zeitaufwendig ist", erklärt Riedel. „Solche Tests nutzen wir dann also auch für größere Anpassungen. Man probiert alles durch, um zu sehen, was man für Möglichkeiten hat und was man bei welchen Strecken nutzen kann." Das gestaltet sich dann zum Beispiel so, dass in Windeseile der halbe Vorderwagen demontiert wird und Feder-Dämpfer-Elemente verändert oder ganz getauscht werden.

4000 Kilometer in drei Tagen

Wie aussagekräftig die erfahrenen Änderungen übrigens sind, zeigt immer erst die tiefergehende Analyse. In Hockenheim waren nur Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt und zeitweise sogar Regen und Schnee angesagt. Dazu entwickelt sich die Strecke im Badischen deutlich extremer als anderswo, „Track Evolution" wird das dann im Fachjargon genannt.

Sinnvoll sei ein Test dann, wenn die Reifen in ihr Arbeitsfenster kommen. Stehlig: „Solange das so ist, macht es keinen Unterschied, ob es 7 oder 17 Grad hat. Ich bin an einer Grenze des Arbeitsbereichs, aber das bin ich bei 27 Grad in Portugal auch."

Die Bilanz nach drei Tagen spuckt 882 absolvierte Runden (= 4034 Kilometer) aus, das macht gut 650 Kilometer pro Auto und Tag. Im weiteren Jahresverlauf werden noch insgesamt 10 000 bis 12 000 Testkilometer bei drei mehrtägigen Tests hinzukommen. Schließlich sollen bis zum Auslaufen des aktuell geplanten GTE-Werkseinsatzes Ende 2022 weitere Siege und Titel folgen. Dann dürften die Tage der GTE-Klasse sowieso gezählt sein. ■



PORSCHE

Im Dialog: WEC-Einsatzleiter Alex Stehlig (l.) und Werksfahrer Richard Lietz

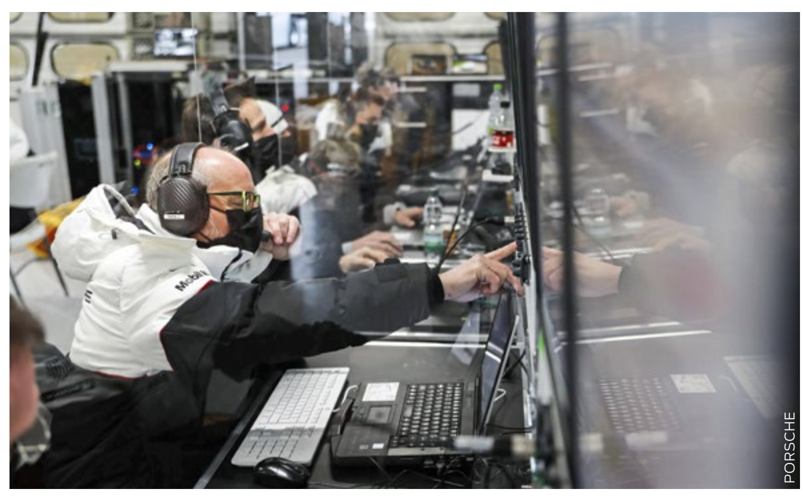

PORSCHE

Detailarbeit: Beim Test werden viele verschiedene Setup-Varianten probiert



PORSCHE

Kampf um Sekunden in der Box: Jani und Estre beim „Hot Driver Change"


PORSCHE

Alles im Blick: Die Ingenieure bekommen sämtliche Daten auf ihre Monitore

RED BULL

Moderner Dreikampf

In dieser Woche verkündet die FIA gemeinsam mit Ford, Toyota und endlich auch Hyundai, dass alle drei Hersteller ab der kommenden Saison mit den künftigen Rally1-Boliden antreten. Die Entwicklung läuft auf Hochtouren.

Von: **Reiner Kuhn**

Endlich ist es offiziell: Ab der Saison 2022 werden Ford, Toyota und auch Hyundai in der Topliga mit völlig neuen Rally1-Boliden am Start stehen. Kernstück ist dabei der Technologiewechsel hin zu Hybridfahrzeugen. Der macht Sinn, wie ein Vergleich der Antriebssysteme im internationalen Automarkt 2020 und 2030 unterstreicht, denn in Amerika, Asien oder Afrika wird sich das hierzulande aktuell kräftig protegierte Elektroauto auch künftig deutlich schwerer tun als die Kombination aus einem effizienten Verbrennungsmotor und zusätzlichem Elektroantrieb. Nun geht es für die Werksteams um die schnelle Umsetzung, schließlich bleiben bis zum Saisonbeginn 2022 nur noch neun Monate.

FIA macht klarere Vorgaben

Die Hybrid-Boliden werden auf einem von der FIA vorgegebenen Rohrrahmen-Chassis mit 2600 Millimeter Radstand aufbauen und ihre spektakuläre Optik beibehalten. Unter dem Karbonkleid setzt man vermehrt auf die simplere Rally2-Technik, angefangen beim starren Durchtrieb



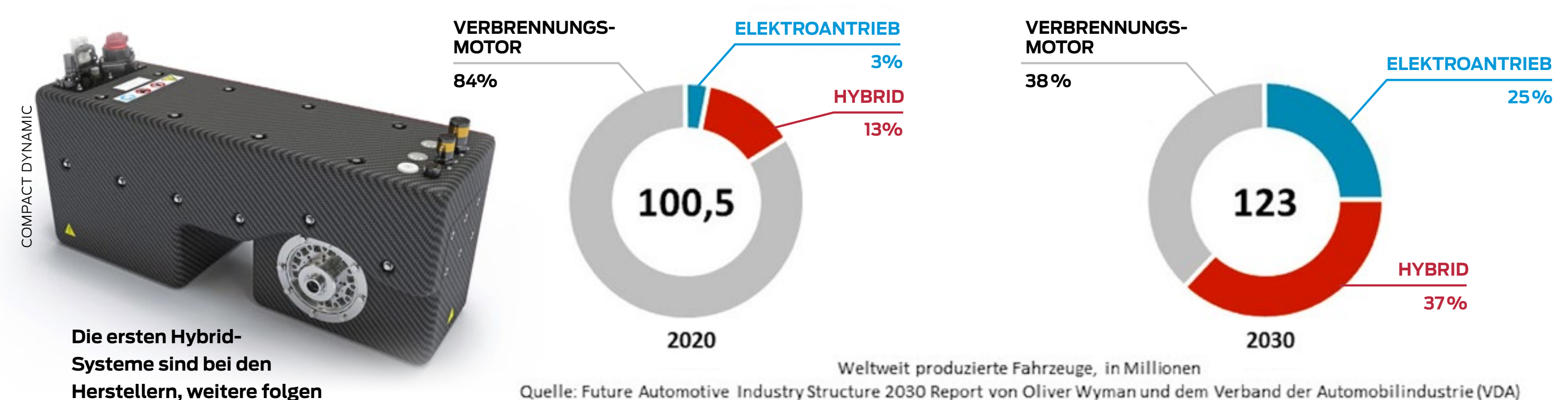
ROESELER

> „Wir haben das Reglement intensiv studiert und hoffentlich die richtigen Schlüsse daraus gezogen.“
>
> Andrea Adamo (Hyundai)

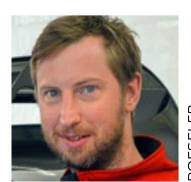
zwischen Vorder- und Hinterachse statt elektronischem Mitteldifferenzial, einem sequenziellen Fünfgang-Getriebe statt Schaltwippe und sechs Fahrstufen, oder bei Gleichteilen beim Fahrwerk.

Ende Februar erhielt jeder Hersteller den ersten, rund 80 Kilo schweren Hybridblock aus Batterie, Inverter, Kupplung sowie die darauf abgestimmte Leistungselektronik. „Über Ostern liefern wir mit der zweiten Einheit die dazugehörigen ‚Charger‘ und ‚Discharger‘, um das System vollumfänglich nutzen und testen zu können. Anfang Mai folgt noch eine dritte“, sagt Oliver Blamberger, Geschäftsführer der in Starnberg ansässigen Compact Dynamics GmbH.

Der Zeitdruck der Entwickler bleibt dennoch hoch. Ob Turbomotor, Getriebe oder Fahrwerk – manche Teile brauchen von der Konstruktion bis ins Auto mehrere Monate. Auch deshalb sind die Designer von M-Sport Ford, Toyota und Hyundai längst bei der Arbeit und nutzen Compu-



Die ersten Hybrid-Systeme sind bei den Herstellern, weitere folgen



ROESELER

„Die größte Herausforderung bei der Entwicklung eines Rallyeautos bleiben der Schwerpunkt und die Balance.“

Tom Fowler (Toyota)

tersimulationen, um die Konstruktion voranzutreiben. „Auch wenn wir bisher kein grünes Licht hatten, haben wir unsere Hausaufgaben gemacht. Schließlich ist es unser Job, erfolgreich zu sein“, sagt Hyundai-Motorsportdirektor Andrea Adamo und erklärt: „Unsere Ingenieure haben nicht geschlafen, das Reglement intensiv studiert und hoffentlich die richtigen Schlüsse daraus gezogen.“ Mehr verrät der Italiener nicht und mauert selbst beim Namen des Technischen Leiters oder Projektverantwortlichen von Hyundai, wo man neben Rally1, Rally2 und TCR an weiteren Projekten arbeitet.

Auch neue Turbomotoren?

Offener zeigen sich die Wettbewerber: „Unser Rally1-Auto wird auf dem GR Yaris basieren“, verrät Toyota-Cheftechniker Tom Fowler. „Über den genauen Entwicklungsstand möchte ich aber keine Auskunft geben. Nur so viel: Unser Chassis ist noch nicht fertig. Deshalb nutzen wir den Prototyp unseres im vergangenen Frühjahr gestoppten 2021er Yaris WRC, um einzelne Teile oder Komponenten zum Beispiel am Fahrwerk zu testen.“

Das Roll-out des Yaris Rally1 soll jedoch bald folgen. „Dann werden wir sehen, wie gut wir am Computer gearbeitet haben. Die Aufgabenstellung hat sich ja nur im Detail verändert. Die größte Herausforderung bei der Entwicklung eines Rallyeautos bleiben der Schwerpunkt und die Balance. Mit dem Hybridblock müssen wir nun noch eine weitere Komponente im vorgegebenen Raum platzieren“, sagt Fowler.

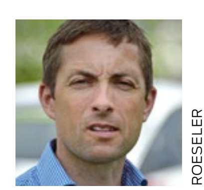
Die Ersten, die ihre Konstruktion in freier Wildbahn bewegten, sind die Underdogs von M-Sport. „Seit Herbst arbeiten wir vorrangig am neuen Auto, haben ein Chassis fertig und vor zehn Tagen mit den Testfahrten begonnen“, berichtet Chris Williams, Technischer Leiter bei M-Sport. Den kolportierten Wechsel vom Ford Fiesta zum Puma will er nicht kommentieren. „Der Vorteil an einem Rohrrahmen ist, dass man die Hülle austauschen könnte“, heizt er die Spekulationen an.

Aktuell ist M-Sports Erlkönig statt mit Hybridantrieb nur mit einem gleich schweren Dummy im Einsatz. Williams dazu: „Um das System besser zu verstehen, ging der erste Hybridblock zu Ford nach Nordamerika. Neben Einbaulage und Kühlung geht es auch darum, wie man das System später handhaben muss.“

Anders als die Anwendung im Servicepark oder auf den Verbindungsetappen, wo die Werksautos künftig maximal 15 Kilometer vollelektrisch unterwegs sein sollen, wird zwischen der FIA und den Herstellervertretern weiter diskutiert, wie auf den Wertungsprüfungen der Extra-Boost der knapp 140 PS des elektrischen Systems genutzt werden soll. Einig ist man sich nur darin: Je klarer die Vorgaben, desto weniger Strategie-Möglichkeiten und geringer die Kosten.

Die Synchronisation mit dem Verbrenner bleibt ebenfalls ein Thema. Nicht nur bei M-Sport, die in Kroatien erstmals die Vorstufe des künftigen Turbomotors einsetzten. „Auch dieses Aggregat wird sich verändern“, weiß Toyota-Motorenchef Norio Aoki.

Verständlich, denn die am 1. Juli bis auf wenige Details für fünf Jahre eingefrorenen Turbo-Triebwerke werden ab der Saison 2022 zwar weiterhin mit einem „Anti-Lag-System“ ausgerüstet sein. Das im aktuellen WRC im Gegensatz zum Rally2-Motor zusätzlich genutzte Frischluftventil für den Abgaslader ist jedoch künftig Geschichte. ■



ROESELER

„Der Vorteil an einem Rohrrahmen-Chassis ist, dass man die Hülle austauschen könnte.“

Chris Williams (M-Sport)

DREI FRAGEN AN YVES MATTON
FIA-Rallyedirektor



WAS IST BEIM RALLY1-REGLEMENT BIS ZUM SAISONSTART 2022 NOCH ZU TUN?

Die ersten Hybridsysteme sind bei den Teams, unsere Crash-Tests mit dem Chassis abgeschlossen, und Anfang März hat der FIA-Weltrat das Reglement verabschiedet. Ein Hauptthema in den Meetings der FIA-Mitarbeiter mit den Herstellern ist der Einsatz des Elektromotors auf den Prüfungen. Der Boost soll nach festen Kriterien am Start und in bestimmten Zonen genutzt und so strategische Spielräume minimiert werden. Es muss für Fahrer, Techniker, aber auch Zuschauer verständlich und nachvollziehbar sein. Zudem wollen wir zusätzlich zum Hybridantrieb auf nachhaltigen Kraftstoff setzen und demnächst eine Ausschreibung veröffentlichen. Läuft alles nach Plan, fahren die Rally1-Autos ab der ersten Saison mit diesem Kraftstoff. Damit verringern wir nicht nur den CO_2-Fußabdruck, sondern unterstreichen die Zukunftsfähigkeit der Rallye-WM.

MIT DER RALLY1-KATEGORIE IST DIE FIA-PYRAMIDE KOMPLETT. WIE GEHT ES WEITER?

Als Nächstes wollen wir für die Rally2-Autos eine kostengünstige Hybrid-Einheit zum Nachrüsten einführen. Im Sommer sollte das Konzept stehen und im Herbst die Ausschreibung folgen. Das Ziel ist, ab 2023 auch in der Rally2-Klasse auf Hybridantrieb zu setzen. Wichtig ist, dass es ein einfaches und günstiges System ist. Dann haben weitere Hersteller und auch kleinere Teams ein neues Marketing-Werkzeug.

KOMMEN REIN ELEKTRISCHE RALLYEFAHRZEUGE?

Auch dieses Thema haben wir auf dem Tisch. Aber hier geht es nicht nur um dieTechnik, und wie die Teams damit klarkommen, sondern auch Streckenposten Veranstalter und Zuschauer. Wir sind in engen Austausch mit PSA und Opel, die mit dem e-Corsa Rally das erste Wettbewerbsauto, vergleichbar mit einem Rally5, samt Cup an den Start bringen. Damit weitere Hersteller folgen können, denken wir über eine eigene Kategorie, womöglich ab 2024, nach. ■ RK



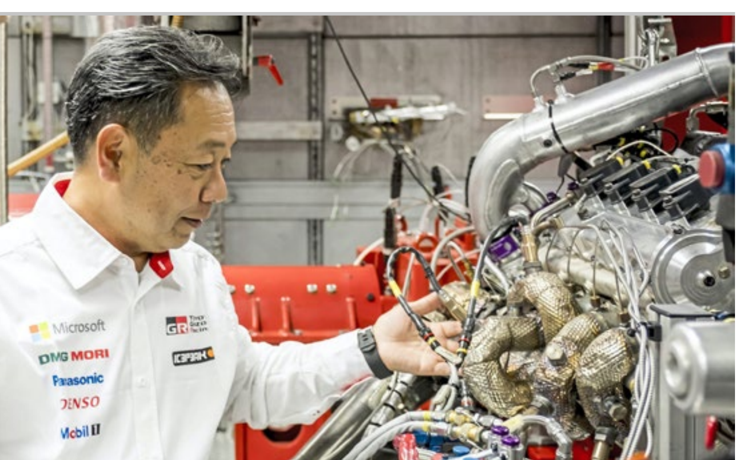
M-SPORT

Tarnen und täuschen: M-Sport



VUORINEN

Komponenten-Tests: Toyota



GAZOO EUROPE

„Auch der Turbomotor wird sich ändern“, weiß Toyota-Motorenmann Aoki

Rallye-WM

Chile raus, Griechenland rein



Letzter „Akropolis"-Sieger: Der heutige Toyota-Teamchef Latvala im VW Polo

ROESELER

Nun ist offiziell, was gut informierte MSa-Leser schon seit Saisonbeginn wissen: Statt dem Überseelauf in Chile steht im September mit der Akropolis-Rallye Griechenland ein Klassiker auf dem Programm.

Von: **Reiner Kuhn**

Auch in Chile nehmen die Corona-Fälle wieder zu. Am Rennen der Formel E Anfang Juni in der Hauptstadt Santiago will man dennoch festhalten. Auch deshalb dürfte die Pandemie nur die eine Hälfte der Wahrheit sein, warum der Rallye-WM-Lauf erneut abgesagt wurde und die Topliga damit erstmals seit 1995 nicht auf dem amerikanischen Kontinent gastiert.

Mit dem Verweis auf Regionalwahlen am Rallye-Wochenende im Frühjahr 2020 hatten die chilenischen Organisatoren ihre Schotterrunde schon im Spätherbst 2019 abgesagt – lange vor der Corona-Pandemie. Seither ist das Vertrauen der FIA und des WM-Promoters in die Veranstalter gering. Auch deshalb spricht wenig für eine Rückkehr auf die Westseite der Anden.

Kein Problem, steht für Anfang September mit der Akropolis-Rallye Griechenland ja ein echter WM-Klassiker bereit. Schon im Vorjahr waren Hyundai und Toyota vor Ort, um sich auf den Hardcore-Ritt in der Türkei vorzubereiten. Seit Jahren arbeiten die Griechen an der Rückkehr in die Topliga. Ob Behörden oder Motorsportverband, die Unterstützung ist riesig und reicht von regionalen Sponsoren bis zu Premierminister Kyriakos Mitsotakis. Das gefällt nicht nur FIA-Präsident Jean Todt, sondern auch dem WM-Promoter und hat mit dem in Athen ansässigen Veranstalter rund um Rallye-Direktor Pavlos Athanasoulas einen Mehrjahresvertrag vereinbart.

Anders als Chile soll es kein einmaliger Schotterritt werden. Die ehrwürdige „Rallye der Götter" soll sich wieder als fester Härtetest für Mensch und Maschine im WM-Kalender etablieren. Schon jetzt ist klar: Gestartet wird vor der weltbekannten Parthenon-Tempelanlage in Athen. Mitte April will man die Streckenführung bekannt geben, als Rallyezentrum stehen Loutraki und Lamia zur Auswahl. ■

Rallye-WM

Weitere WRC-Ausritte

Um sich bestmöglich auf Kroatien vorzubereiten, schickt Hyundai seine Werkspiloten zum Probegalopp nach San Remo.

Vor zehn Tagen wollte Hyundai-Motorsportdirektor Andrea Adamo von möglichen Einsätzen im Vorfeld der Rallye Kroatien noch nichts wissen. Keine Woche später sickert durch, dass bei der Rallye San Remo, dem zweiten Lauf zur Italienischen Meisterschaft am 9. und 10. April, gleich vier Hyundai-Werksfahrer am Start stehen. Thierry Neuville, der im Rally2-Kundensportmodell schon den Saisonauftakt in Italien für sich entschied und vor genau zehn Jahren den IRC-Lauf rund um San Remo gewann, wird wie Teamkollege Ott Tänak im WRC am Start stehen. Craig Breen und Oliver Solberg sind im i20 Rally2 mit von der Partie.

M-Sport sucht dagegen noch nach einer geeigneten Test-Rallye, um die Werksfahrer Adrien Fourmaux und Gus Greensmith mit dem erstarkten Ford Fiesta WRC ausrücken zu lassen. ■ RK



HYUNDAI

Um die Ecke: Von der „Monte" nach San Remo ist es ein Katzensprung

WRC3

Die Luft wird dünner

Die zweite WM-Liga boomt weiter. Kaum hat WRC2-Weltmeister Mads Östberg seine Titelverteidigung angekündigt, füllen sich auch in der WRC3 die Reihen.

Ebenso wie WRC2-Weltmeister Mads Östberg hat auch Kajetan Kajetanowicz die ersten beiden Saisonläufe ausgelassen und gleichfalls an einem vollen Programm gearbeitet. Kurz nach dem Norweger meldet nun auch der Pole Vollzug. Ab der Rallye Kroatien wird der dreifache Europameister sieben WM-Rallyes bestreiten und setzt erneut auf einen vom spanischen Team RaceSeven eingesetzten Skoda Fabia Rally2. Für Kajetanowicz, der im Vorjahr hinter den in die WRC2 aufgestiegenen Jari Huttunen und Marco Bulacia Dritter wurde, ist es vierte WM-Saison in Folge.

Einer seiner direkten Titel-Gegner kommt aus Österreich: Ex-Landesmeister Hermann Neubauer wird nach WRC3-Rang 4 bei der Rallye Monte Carlo auch in Kroatien antreten. ■ RK



WRC

Bekanntes Auto, neues Design: der Skoda Fabia Rally2 von Kajetanowicz


Zeitvorteil
10 Hefte MOTORSPORT aktuell zum Sparpreis plus Armbanduhr Ihrer Wahl dazu!
Bergmann
Cor
Bergmann
Cor
1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun
• Qualitätsquarzwerk mit Batterie
• Verschraubter Edelstahlboden
• Armband aus hochwertigem Kalbsleder
• Silberfarbene Schließe und Zeiger
• Maße: Ø ca. 36 mm
• Zuzahlung: 1,– €
2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift
• Qualitätsquarzwerk mit Batterie
• Verschraubter Edelstahlboden
• Waschbares und antiallergisches Armband in Schwarz-Grau-Rot-Gestreift
• Maße: Ø ca. 36 mm
• Zuzahlung: 1,– €
Für Sie zur Wahl

DANIEL REINHARD

„Das Auto muss berechenbar sein", forderte Loeb. „Ich hasse Untersteuern"

Der historische Tracktest – Citroën Xsara WRC von 2005

Schlamm-Schlacht

Was waren das für Zeiten, als Citroën noch Platzhirsch war und Sébastien Loeb und Daniel Elena noch unzertrennlich. Vor 15 Jahren flog Loebs Beifahrer höchstens raus, um Platz für den Reporter zu machen.

Von: **Claus Mühlberger**

Dieser Citroën Xsara ist ein wahrer Methusalem. Gebaut wurde das Auto mit der Chassisnummer PU 146 im November 2001. Vier Jahre spulte das rote World Rally Car (WRC) bei neun Rallyeeinsätzen brav Kilometer um Kilometer ab. Im September 2005 kam der Xsara nochmals zu Ruhm und Ehre. Bei der Rallye Großbritannien holte François Duval Rang 2.

Genau dieser – bestens erhaltene – Gebrauchtwagen stand kurz danach an einem trüben Wintertag auf dem nordspanischen Rallycross-Kurs La Roca bereit für einen Testritt. Als Fahrlehrer für den WRC-Gastfahrer fungierte der amtierende Weltmeister Sébastien Loeb. Da konnte ja nichts mehr schiefgehen.

Loeb erkundet die Piste. Und zwar in einem Tempo, bei dem jedem, der nicht tagtäglich in einem Word Rally Car beifährt, Hören und Sehen vergeht. Der Vierzylinder-Turbo tritt mit autoritärer Wucht an. 2,5 bar Ladedruck, Wassereinspritzung, das den Turbo stets auf Drehzahl und bei Laune haltende Umluftsystem ALS (Anti Lag System) und des Knowhow der Citroën-Motoreningenieure sorgen trotz der Strangulation durch einen Air-Restrictor für 330 PS und weitaus beeindruckender: für rund 800 Newtonmeter Drehmoment, „Den Spurt von 0 auf 100 schafft er in drei Sekunden", verspricht Testingenieur Christophe Besse.

Weltmeister Loeb lenkt weich und rund. Von Hektik keine Spur. Er bremst mit dem linken Fuß. Die Kupplung wird immer nur zum Anfahren benötigt. Das Hochschalten erfolgt automatisch, das Herunterhangeln durch die Gangstufen jedoch manuell. Leichtes Schnalzen mit der Rückseite der Fingerkuppen auf das rechts neben dem Lenkrad postierte Kohlefaserhebelchen genügt, und umgehend wird die nächstniedrigere Gangstufe eingespannt. Ist diese Art zu schalten nicht sehr gewöhnungsbedürftig? Die Antwort kommt knatternd aus der Gegensprechanlage: „Überhaupt nicht. Ist so ähnlich wie beim Spielen auf der Playstation."

Geschmeidig folgt der Xsara auf den schnellen Schotterpassagen den knappen Lenkbefehlen des Weltmeisters. In der Spitzkehre beweist Loeb, dass selbst ein Driftwinkel von gefühlten 60



DANIEL REINHARD

Weltmeister Loeb lenkt, Redakteur Mühlberger denkt – sich nichts dabei

Grad keineswegs zu einer Pirouette führt. Man muss halt nur schön auf dem Gas bleiben.

Unter dem Oberkommando einer schlauen Elektronik-Einheit wird das Mittel-Differenzial des Xsara hydraulisch so geregelt, dass am Ende sowohl ein angenehmes Handling wie auch bestmögliche Traktion erzielt werden. Loeb lenkt entspannt gegen und lächelt zufrieden.

Höhepunkt der Runde in La Roca ist ein Sprunghügel, gerade mal 150 Meter hinter der Spitzkehre. Dieser knappe Anlauf genügt dem Xsara, um von Tempo 40 auf knapp 140 zu beschleunigen. Unmittelbar vor dem Abheben schaltet Loeb in den Fünften. Der Xsara hebt himmelwärts ab, in Richtung der Baumwipfel.

Nach 40 Metern Luftfahrt dann die Landung, butterweich, ein automobilistischer Telemark sozusagen. Da kracht nichts, es zappelt nichts, es wippt nichts nach. Die von Citroën selbst gefertigten Stoßdämpfer – laut Ingenieur Besse wohl der „wichtigste Einzelbaustein für ein gutes Rallyeauto“ – zeigen sich von ihrer Schokoladenseite. „Fabelhaft, was ein WRC alles kann und wegsteckt, n'est ce pas, Sébastien?“ „Na ja“, brummt er, „die Strecke könnte etwas interessanter sein.“

Doch der La-Roca-Kurs in der Nähe von Santander wartet mit einer Besonderheit auf, die selbst den Weltmeister fordert. Tagelanger Dauerregen hat die Piste im Bergabstück nämlich derart durchweicht, dass selbst Loeb Mühe hat, per energischem Ruck an der Handbremse das Heck des Xsara in den engen Kurven zum Mitmachen zu bewegen.

Der pappige Lehm zeigt dem erfolgreichsten WRC-Auto der letzten Jahre die Grenzen des Machbaren auf. Die Michelin-Reifen ringen um Traktion. Die Beschleunigung erinnert eher an einen 2 CV als an einen Rallye-Hochkaräter.

Fahrerwechsel. Loeb gönnt sich einen doppelten Espresso. Der Reporter übernimmt und ist sofort überfordert. Auf der Mittelkonsole drängeln sich derart viele Schalter, dass man sich fast einen I-Drive-Knopf wünscht.

Lieber mit Kavaliersstart

Der Vierzylinder sägt poltrig im Leerlauf. Die nächste Prüfung für den Gelegenheitspiloten ist das gefühlvolle Betätigen der Kupplung. Die geringe Schwungmasse des Motors in Verbindung mit dem digitalen – Ja oder nein, nichts dazwischen – Zupacken der Kupplung macht zivilisiertes Anfahren nicht gerade leichter.

Da ist der Kavaliersstart schon eine simplere Übung – speziell mit eingeschaltetem Umluftsystem. Der Xsara schnalzt aus den Startlöchern, nimmt die Getriebezahnräder in den Schwitzkasten, knechtet die vier Antriebswellen und bewirft die hinter dem Auto Stehenden mit fetten mittelbraunen Dreckbatzen.

Die extrem direkt übersetzte Lenkung macht es leicht, den Xsara vor der ersten Spitzkehre anzustellen. Dazu ein beherzter Tritt aufs Gas, und der WRC stellt sich wunschgemäß quer.

Doch leider: In der digitalen Ganganzeige prangt in glühendem Rot die Ziffer „4“, eine „2“ wäre weitaus passender. Drehzahl im Keller, Vortrieb weg, Drift im Eimer. Motor stottert, Fahrer hektikt. Dafür klappt der Sprung ganz ordentlich. Vierter Gang immerhin – und eine butterweiche Landung. Aber dann: der Schlamm im Bergabstück. Im Schneckentempo geht's durch die Fango-Pampe. Auf solchem Geläuf macht nicht mal das beste Rallyeauto der Gegenwart so richtig Spaß.

Beim Wühlen im Schlamm bleibt sogar Zeit darüber nachzudenken, warum ausgerechnet das älteste Auto der WM in den letzten drei Jahren fünf WM-Titel (dreimal die Marken-WM, zudem 2004 und 2005 die Fahrer-WM durch Loeb) abräumte.

„An erster Stelle steht die Zuverlässigkeit“, sagt Techniker Besse. „Der Xsara ist sehr ausgereift.“ In der Saison 2005 wurde nur ein Ausfall wegen eines Technikdefekts – Motorschaden am Loeb-Xsara in Schweden – registriert.

Für Loeb liegt der Schlüssel zum Erfolg darin, „dass ich volles Vertrauen in das Auto habe. Es muss immer berechenbar sein, und ich muss mich wohlfühlen. Dann kommt das Selbstbewusstsein ganz von alleine. Ich will ein Auto mit guter Balance. Das haben wir beim Xsara geschafft.“

Epilog: Obwohl sich Citroën Ende 2005 zwischenzeitlich aus der WM zurückzog, siegten Loeb und der Xsara weiter. Der Franzose wurde mit einem vom belgischen Kronos-Team eingesetzten Auto zum dritten Mal in Folge Weltmeister. Der Xsara dankte Ende 2006 nach 32 Siegen in der WM ab. ■

DIE TECHNIK

Motor und Kraftübertragung

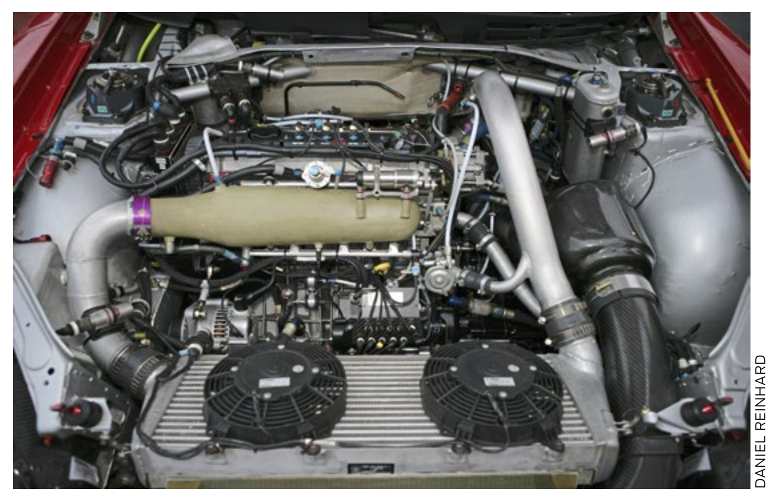
Vierzylinder-Turbomotor, Hubraum 1998 cm^3, Air-Restrictor 34 mm, Leistung 330 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 800 Nm bei 2750/min, Sechsgang-Schaltgetriebe sequenziell, Allradantrieb, Mitteldifferenzial elektrohydraulisch, Vorder- und Hinterachsdifferenzial mechanisch

Maße und Gewicht

Länge 4196 mm, Breite 1770 mm, Stahlkarosserie, Reifengröße 17/65-15 (Schotter), 20/65-18 (Asphalt); Gewicht 1230 kg (Minimalgewicht)

Fahrleistungen

0–100 km/h 3,0 s


DANIEL REINHARD

Der Vierzylinder schafft 330 PS und bietet geschmeidiges Drehmoment



DANIEL REINHARD

Im Schlamm verwandelte sich der Xsara schnell in ein Erdferkel mit 4WD



DANIEL REINHARD

Zahmer Flügel: Vor 15 Jahren ähnelten WRC-Autos noch ihren Serienbrüdern



Zum ersten Mal beim Test vereint: Die drei ETCR-Rennwagen von Cupra, Hyundai und Alfa Romeo

ETCR

Elektrisches Trio

Die ETCR-Kategorie wächst weiter: Seit einem dreitägigen Test vergangene Woche in Vallelunga ist auch die Alfa Romeo Giulia fest in der Kategorie verankert.

Von: **Michael Bräutigam**

Gleich zwei Mal war die Rennstrecke nahe Rom im März die Bühne für ETCR-Testfahrten. Anfang des Monats waren Hyundai und Cupra aber, wie kurz zuvor in Aragón, noch unter sich. Erstmals sammelte man dabei Daten und Erfahrungen auf nasser Strecke. Wie in der Formel E kommen auch in der ETCR unabhängig vom Wetter profilierte Einheitsreifen zum Einsatz, in diesem Fall von Exklusiv-Ausrüster Goodyear.

Nach dem eher grundlegenden Aragón-Test, der mehr einem erweiterten Rollout entsprach, war man in Italien schon einen Schritt weiter. „Wir sind jetzt in der Phase, in der wir die Performance des Autos entdecken und das Paket optimieren", ließ Hyundai-Pilot Augusto Farfus wissen. Markenkollege Jean-Karl Vernay bekam die Tücken der nassen Strecke zu spüren: „Es war interessant, herausfordernd und auch etwas tricky", so der Franzose.

Alfa endlich komplettiert

Die spanische Konkurrenz aus dem Hause Cupra war mit Jordi Gené und Neuzugang Mikel Azcona unterwegs. Für Azcona war es nach ersten Eindrücken in Spanien der erste richtige Test mit dem e-Racer. „Die Motorleistung ist unglaublich", war der WTCR-Stammpilot überwältigt. Klar, der Elektromotor ist mit 680 PS doppelt so stark wie die Zweiliter-Turbos im Tourenwagen-Weltcup.

Zwischen den beiden Vallelunga-Tests passierte vor allem bei Romeo Ferraris viel. Anders als bei der TCR-Giulietta ist man nicht nur ein weitgehendes Privatteam, das einen Rennwagen aufbaut. Chef Mario Ferraris sagte, dass man nun viel enger mit Alfa Romeo zusammenarbeite.

> „Wir sind jetzt in der Phase, in der wir die Performance des Autos entdecken."
>
> Hyundai-Pilot Augusto Farfus

So wurden in den vergangenen Wochen die letzten Handgriffe erledigt, um die Einheits-Antriebstechnik ins Chassis der Alfa Romeo Giulia zu integrieren. Inverter, Motor, Getriebe und ECU liefert Magelec Propulsion, das Batteriepaket kommt von Williams Advanced Engineering.

Der Antriebsstrang muss dabei noch ein paar Dinge mehr können als der bei Rennautos mit Verbrennungsmotoren. Natürlich gilt es auch hier, Dinge wie einen Pitlimiter zu programmieren oder das Gaspedal zu kalibrieren. Gleichzeitig wird aber auch getestet, ob die Schnellladefunktion von 9 auf 98 Prozent bei verschiedenen äußeren Bedingungen zuverlässig funktioniert. Dazu gibt es eine Art „Not-Aus", das bei Betätigung das System herunterfährt und das Auto kontrolliert zum Stehen bringt.

Saisonstart im Juni

All diese Prozesse hat nach dem Hyundai und Cupra nun also auch die Giulia hinter sich, sodass der zweite Vallelunga-Test erstmals mit allen drei bisher bestätigten Herstellern stattfinden konnte. Ferraris ließ es sich dabei nicht nehmen, selbst den Rollout zu übernehmen, bevor er an Stammpilot Stefano Coletti übergab. „Ich war sehr erleichtert zu sehen, dass alles einwandfrei funktioniert", sagte der Italiener. „Darüber hinaus bin ich fasziniert davon, wie viel Spaß das Auto macht und wie schnell es ist", schwärmte er.

Teammanagerin Michela Cerruti setzte sich zwar nicht ans Steuer, gab aber die Marschrichtung vor: „Wir haben in der Vergangenheit gezeigt, dass wir die Kompetenz und die Ressourcen haben, um ganz vorne mitzufahren." Gegen die vollwertigen Werkseinsätze möchte man also mehr als nur ein Feldfüller sein.

Zeiten wurden vom dreitägigen Test in Vallelunga nicht übermitteln, diese wären im aktuell noch recht frühen Stadium der Testphase aber ohnehin wenig aussagekräftig. Und noch bleibt auch ein wenig Zeit: Das erste Rennen der Pure ETCR als Leuchtturm-Serie der Kategorie soll am 19./20. Juni ebenfalls auf dem Autodromo Piero Taruffi stattfinden.

Anders als die späteren nationalen und regionalen Serien, die ab 2022 durchstarten könnten, wird hier ein Heat-Format wie im Rallycross zur Anwendung kommen. Aktuell sind jedoch erst sieben Autos bestätigt. ■



ETCR

Erster Test des fertigen Autos: Alfa Giulia



ETCR

Fachgespräch: Farfus (l.) mit ETCR-Boss Lotti



ETCR

In Vallelunga fuhr man auch erstmals im Nassen

WTCR

Saisonstart gesichert

Der WTCR-Saisonauftakt am Nürburgring (4./5. Juni) kann nach aktueller Planung stattfinden. Das Feld vergrößert sich derweil um Publikumsliebling Tom Coronel, der als erster Audi-Privatfahrer bestätigt ist.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Kuh ist vom Eis, das 24h-Rennen am Nürburgring – notfalls auch ohne Zuschauer – gesichert (siehe S. 17). Damit ist auch klar, dass der Tourenwagen-Weltcup Anfang Juni seinen Saisonauftakt im Rahmen des Langstrecken-Klassikers austragen kann. Dafür legte auch WTCR-Promoter Eurosport Events dem Vernehmen nach eine nicht unerhebliche Mitgift in den Finanzierungs-Topf des sonst auf die Fans angewiesenen 24h-Events.

Mit dabei ist dann auch Tom Coronel, der im letzten Jahr sein 500. Tourenwagen-Rennen absolviert hat und nach wie vor heiß auf Erfolge ist. „Ich habe letztes Jahr gezeigt, dass ich immer noch um Siege und Podien kämpfen kann", sagt der Niederländer, der auch schon das 24h-Rennen am Nürburgring gewinnen konnte.

Er ist der dritte bestätigte Fahrer der vier Comtoyou-Audi und der erste bestätigte Privatfahrer. Sein Auto, der neue RS 3 LMS, erfährt derweil weitere Tests. In Castelloli, Vallelunga und Aragón sammelte man nun schon rund 3000 Test-Kilometer an. ■



COMTOYOU RACING

Scharfe Optik: Tom Coronels neuer Audi für die WTCR-Saison 2021

NASCAR

Spektakel verschoben

Es hätte das erste Dirt-Spektakel im NASCAR-Oberhaus seit 50 Jahren werden sollen. Doch anhaltender Regen sorgte für eine Verschiebung des Cup-Laufs in Bristol.

Von: **Michael Bräutigam**

Das auf Montag verschobene Rennen fand leider nach Redaktionsschluss statt, somit bleibt an dieser Stelle nur das festzuhalten, was bisher geschah. Das Dirt-Comeback nach über 50 Jahren lief etwas anders als geplant. Weil der Verschleiß an Reifen und Strecke sich in den Trainings als deutlich höher herausstellte als zuvor gedacht, wurde zum einen jedem Auto ein Reifensatz mehr fürs Rennen zur Verfügung gestellt. Zum anderen wurden fürs Rennen über 250 Runden gleich vier Competition Cautions angesetzt: Alle 50 Runden – zwei davon in Form der üblichen Stage-Pausen.

In den Trainings zeigte sich noch etwas, das viele überraschte: Weil einige Fahrer stärker auftrumpften als gedacht, andere jedoch etwas schwächelten, mussten große Buchmacher ihre Quoten nochmals anpassen. Wer auf Hamlin wettete, bekam plötzlich eine viel schlechtere Quote, weil er in den Trainings so stark war. Favorit bei den Buchmachern bleibt Kyle Larson, obwohl er nach einem Motorwechsel von hinten starten muss. Je nach Anbieter macht man sogar Verlust, wenn man auf ihn setzt.

Warum sowohl das Cup- als auch das schon für Samstag angesetzte Truck-Rennen verschoben werden musste, zeigte sich im ersten Heat-Rennen der Trucks am Samstag. Da setzten sich die Scheiben mit dem regennassen Lehm derart zu, dass die Fahrer schnell im Blindflug unterwegs waren (siehe S. 46). Wie die beiden Dirt-Rennen liefen, lesen Sie in der nächsten MSa. ■



NASCAR

Training wie geplant, Rennen erst am Montag: Die Cup-Autos in Bristol

NACHRICHTEN

DTM: TIMO GLOCK DABEI
Das DTM-Feld füllt sich weiter. Seit vergangener Woche steht fest, dass Timo Glock in seine insgesamt neunte Saison geht. Er wird als Teamkollege von Sheldon van der Linde einen zweiten ROWE-BMW M6 GT3 pilotieren. Ebenfalls bestätigt ist mittlerweile Arjun Maini, der als erster Inder in der DTM fahren wird. Sein Arbeitsgerät wird ein Mercedes-AMG GT3 des Getspeed-Teams. Jenson Button, dessen Team sich als eines der ersten für die Serie angemeldet hatte, zog dagegen seinen Einsatz zurück.

WTCR: NINGBO ZURÜCK
Bisher war noch offen, wo der China-Auftritt der WTCR am 6./7. November stattfinden wird. Jetzt ist klar, dass man auf der Hausstrecke von Lynk & Co. in Ningbo fahren wird.

SUPERCARS: SYMMONS PLAINS WOHL GEKIPPT
Ein am Montag ausgerufener Lockdown in Queenslands Hauptstadt Brisbane dürfte dafür sorgen, dass der nächste Event in Symmons Plains (10./11. April) wohl nicht stattfindet. Die tasmanische Regierung hat eine 14-tägige Quarantäne-Pflicht für alle ausgegeben, die aus Brisbane anreisen. Das betrifft vor allem das Triple-Eight-Team, das direkt in Brisbane ansässig ist. Aber auch die Teams Dick Johnson Racing und Matt Stone Racing haben große Teile ihres Personals in der Zwei-Millionen-Stadt.

BTCC: TEST-MARATHON
Die vergangene Woche war bei den meisten BTCC-Teams geprägt von Testfahrten. WSR, Motorbase, MB Motorsport, Team HARD sowie Ciceley Motorsport fuhren in Brands Hatch, die Teams Speedworks Motorsport und Power Maxed Racing fanden sich in Donington Park ein. Speedworks zog direkt weiter nach Snetterton, bevor schon Anfang dieser Woche auch für sie Brands Hatch auf dem Plan stand.

Als Zakspeed seine Turbo-Rakete zündete

Das „Wunderauto" aus Niederzissen war ein Dauerläufer. Fünf Jahre dauerte seine Einsatzzeit. Aber erst in der dritten vollen Saison erreichte es den Meisterstatus: Vor 40 Jahren gewann Klaus Ludwig mit dem Zakspeed Ford Capri Turbo die Deutsche Rennsport-Meisterschaft.

Von: **Dirk Johae**

Im März 1981 eröffnete Klaus Ludwig seine souveräne Meister-Saison in Zolder mit dem ersten von insgesamt zehn Saisonsiegen. 13 Pole-Positions in 13 Rennen und zehn schnellste Rennrunden in der Division 2 unterstreichen die Überlegenheit des Zakspeed Capri Turbo. Alles begann im August 1978 beim DRM-Rahmenrennen zum deutschen Grand Prix in Hockenheim. Dort stellte der zweifache Meister Hans Heyer den 1,15 Meter flachen Gruppe-5-Renner gleich bei der Premiere auf die Pole-Position. Ein sensationeller Auftakt für das erste Turboauto von Zakspeed und der Beginn einer unglaublichen Karriere, die erst 1983 nach fünfeinhalb Saisons enden sollte. Den Technikern von Erich Zakowski war ein Geniestreich gelungen. Der Gruppe-5-Capri räuberte zunächst in der kleinen Division für Autos bis zwei Liter Hubraum. 1980 wurde er als Super-Capri in der Division 1 mit dem großen 1,7-Liter-Turbomotor sogar zum Jäger der bis dahin übermächtigen Porsche 935. Insgesamt 39 Siege fuhr der Capri ein, mehr als jedes andere Gruppe-5-Auto in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft.

Mit dem Capri schaffte Zakspeed den Befreiungsschlag. Nach vier Meistertiteln in Folge verlor das Team mit der Umstellung auf die Gruppe 5 den Anschluss an die Spitze. 1977 gelang Titelverteidiger Heyer im Escort mit Saugmotor nur ein Sieg. Der direkte Konkurrent Schnitzer verhalf derweil dem Turbo auch in der Division 2 zum Durchbruch.

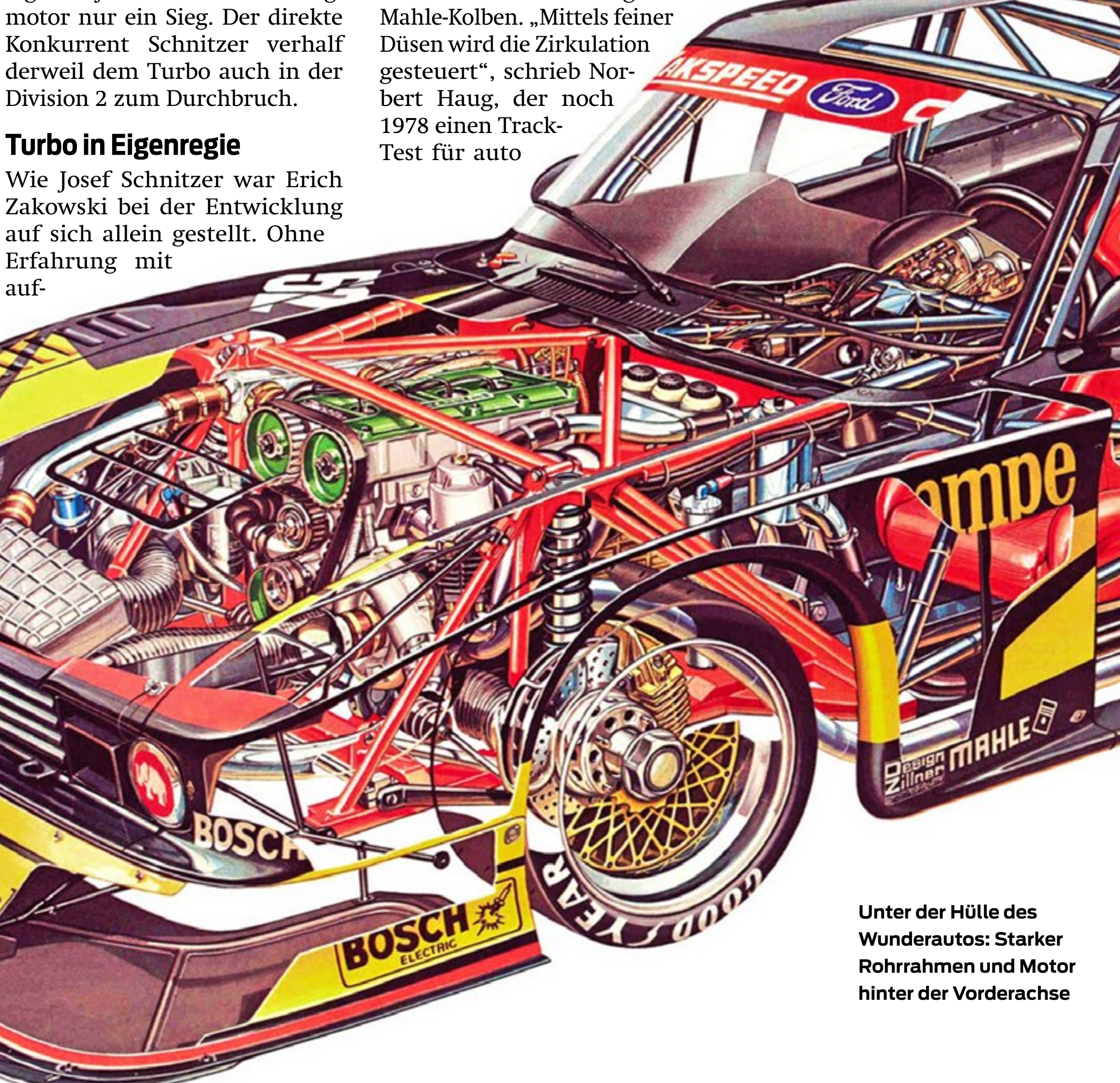
Turbo in Eigenregie

Wie Josef Schnitzer war Erich Zakowski bei der Entwicklung auf sich allein gestellt. Ohne Erfahrung mit aufgeladenen Motoren entwickelte sein Team das neue Renn-Triebwerk in Eigenregie. Als Basis verwendete Zakspeed einen Graugussblock des 1,3-Liter-Motors der BD-Reihe (Belt Drive) aus dem britischen Serien-Escort. Ende Februar 1978 lief der Zak-Vierzylinder mit einem KKK-Lader zum ersten Mal auf dem Prüfstand. Diese Versuche im Trockendock übernahm der Remscheider Motorenspezialist Dr. Schrick. Zu dessen Aufgaben zählte auch die Abstimmung der Kugelfischer-Einspritzpumpe.

In der Gründlichkeit des Motoren-Aufbaus mit vielen Detaillösungen innerhalb weniger Monate liegt ein Geheimnis seines ausdauernden Erfolges. Zu den Feinheiten zählten ölgekühlte Mahle-Kolben. „Mittels feiner Düsen wird die Zirkulation gesteuert", schrieb Norbert Haug, der noch 1978 einen Track-Test für auto motor und sport fahren konnte. Erich Zakowski verriet: „Dieses System kenne ich aus meiner Erfahrung mit Magirus-Deutz-Lastwagenmotoren."

Erster Sieg nach 265 km

Zwar sorgte einer dieser Kolben letztlich für den Ausfall beim ersten Einsatz. Doch nach drei Poles in den ausstehenden Rennen feierten Zakspeed, Heyer und Ford beim Heimrennen auf der Betonschleife des Nürburgrings den ersten Rennsieg – dank neuer Stahl- statt Guss-Nockenwellen. Nach einem Jahr, vier Monaten und neun Tagen beendete der neue Zakspeed Capri die sieglose



Unter der Hülle des Wunderautos: Starker Rohrrahmen und Motor hinter der Vorderachse

DIE ERFOLGE

IMAGO IMAGES

Debüt: GP von Deutschland 1978, DRM
DRM-Einsätze: 143
Einsatzzeit (DRM): 08/1978 – 07/1983
Siege: 39
Pole-Positions: 38
DRM-Punkte: 1536



DAS DETAIL



HP SEUFERT

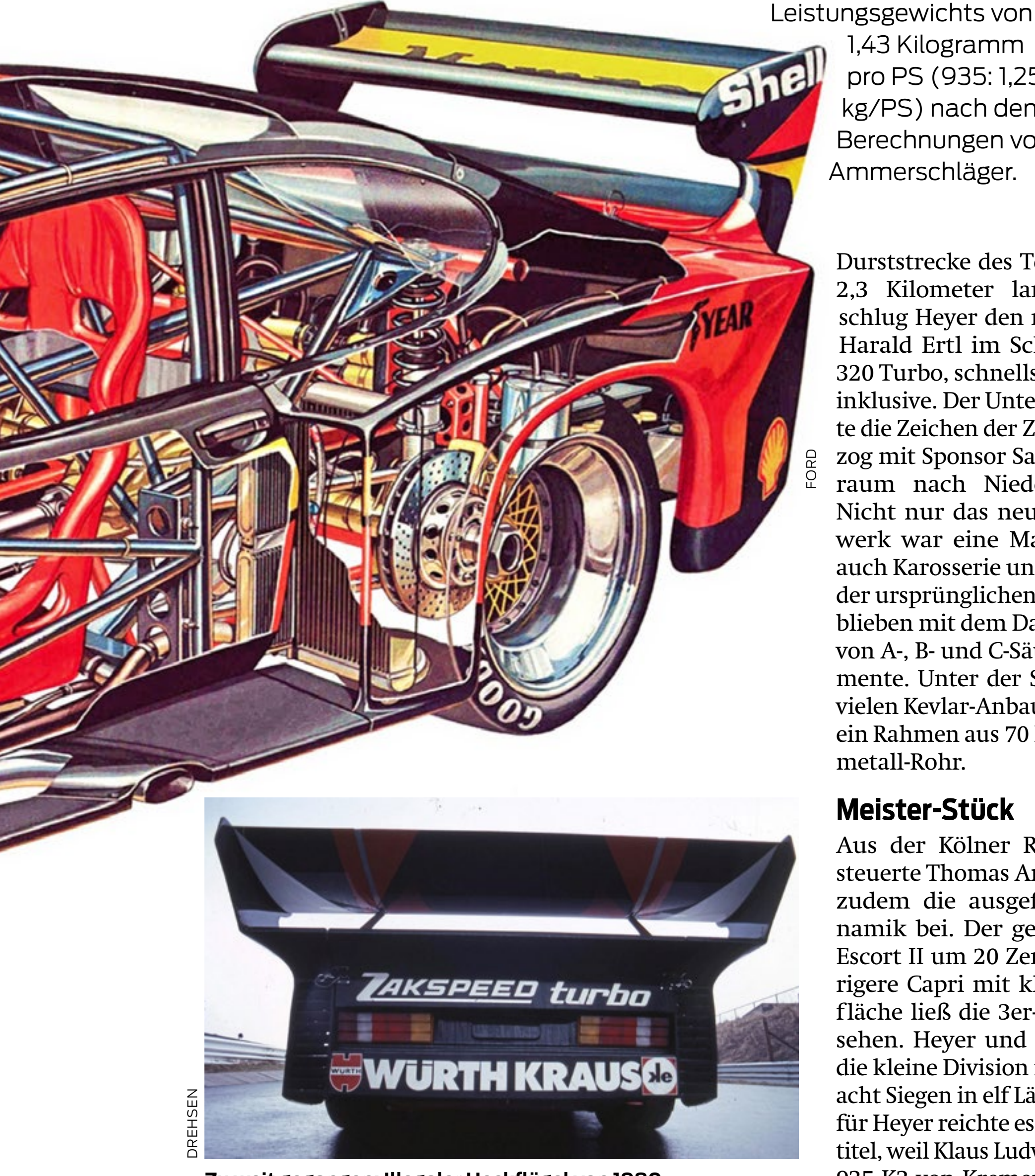
Schon der Ur-Zak-Capri von 1978 beeindruckte mit seiner sehr guten Aerodynamik. Thomas Ammerschläger entwickelte diese bei Versuchen mit einem 1:5-Modell im Windkanal der TH Aachen. Nach dem Verbot des Mega-Flügels 1980 formte er für den Capri einen neuen Unterboden mit umgekehrtem Flügelprofil und seitlichen Kunststoffschürzen zur Nutzung des Ground Effects. Dank des hohen Abtriebs begegnete der Super-Capri (560 PS) dem Porsche 935 (850 PS) auf Augenhöhe – trotz des schlechteren Leistungsgewichts von 1,43 Kilogramm pro PS (935: 1,25 kg/PS) nach den Berechnungen von Ammerschläger.

DIE TECHNIK



HP SEUFERT

Bezeichnung:
Zakspeed Ford Capri Turbo (Div.2), 1978
Alu-Rohrrahmen, Stahlkarosserie (Teile), Anbauteile aus Kunststoff (Kevlar)
Motor: Reihen-Vierzylinder mit KKK-Turbolader, 1427 cm³, 380 PS bei 1,1 bar Ladedruck (1981: 530 PS bei 1,6 bar)
Getriebe: Getrag 5-Gang
Vorderachse:
Einzelradaufh., Querlenker, McPherson
Hinterachse:
starr an Längslenkern, Schraubenfedern
Reifen: v 10.0/225-16, h 12.5/235-19 (Goodyear)
Länge x Breite x Höhe: 5060 x 2000 x 1150 mm
Radstand: 2563 mm
Spur v/h: 1690/1660 mm
Leergewicht: 850 kg



FORD



Durststrecke des Teams. Auf der 2,3 Kilometer langen Strecke schlug Heyer den neuen Meister Harald Ertl im Schnitzer BMW 320 Turbo, schnellste Rennrunde inklusive. Der Unterlegene deutete die Zeichen der Zeit richtig und zog mit Sponsor Sachs im Kofferraum nach Niederzissen um. Nicht nur das neue Turbotriebwerk war eine Macht, sondern auch Karosserie und Chassis. Von der ursprünglichen Capri-Karosse blieben mit dem Dach und Teilen von A-, B- und C-Säulen nur Fragmente. Unter der Silhouette mit vielen Kevlar-Anbauteilen steckte ein Rahmen aus 70 Metern Leichtmetall-Rohr.

Meister-Stück

Aus der Kölner Rennabteilung steuerte Thomas Ammerschläger zudem die ausgefeilte Aerodynamik bei. Der gegenüber dem Escort II um 20 Zentimeter niedrigere Capri mit kleinerer Stirnfläche ließ die 3er-BMW alt aussehen. Heyer und Ertl mischten die kleine Division mit insgesamt acht Siegen in elf Läufen auf. Aber für Heyer reichte es nur zum Vizetitel, weil Klaus Ludwig im Porsche 935 K3 von Kremer mit zehn Erfolgen die große Klasse beherrschte. Mitten in der laufenden Saison entstand bereits der Super-Capri als Porsche-Killer. Mit Ludwig wanderte dann erneut der aktuelle Meister ins Capri-Cockpit ab.

Hans Heyer verließ dafür nach sieben erfolgreichen Jahren das Team. Die Früchte seiner Testarbeit erntete jetzt sein Nachfolger mit dem rund 600 PS starken Super-Capri. Zunächst aber nur fast: Der überbreite Heckflügel wurde nach zwei Rennen für illegal erklärt. Das radierte 23 Zähler aus Ludwigs Haben-Bilanz, er verlor den Titel knapp gegen Heyer.

1981 wechselte Ludwig mit Erfolg in die Division 2: Das Chassis mit dem nach hinten ansteigenden Unterboden blieb für den kleinen Turbo das gleiche wie im Vorjahr. 1982 bestand der Super-Capri damit sogar gegen die Sport-Prototypen (Gr. C und 6): Klaus Niedzwiedz sorgte für die zwei letzten DRM-Erfolge des Gruppe-5-Capri. Der Ground Effect macht den Turbo Capri bis heute zu einem Erfolgsauto, wie das Vater-Sohn-Team Mücke (Ex-Ludwig) und Rüddel Racing (Ex-Ertl) eindrucksvoll im historischen Rennsport zeigen. ■

DREHSEN

Zu weit gegangen: Illegaler Heckflügel von 1980



Zum Sieg gereift

Letztes Jahr waren sowohl die Yamaha M1 als auch Maverick Viñales nicht konstant genug. Doch die Vorstellung beim Saisonauftakt macht ganz den Eindruck, als hätten beide Partner über den Winter einen Riesenschritt gemacht. So gewannen sie den Krimi in Katar.

Von: **Imre Paulovits**

Maverick Viñales strahlte wie selten. Er nahm im Parc Fermé stolz die Tafel mit der Nummer 1, die der Reifenzulieferer Michelin vor das Siegermotorrad stellt, und posierte mit ihr. Auf dem Siegerpodest genoss er jeden Ton der spanischen Nationalhymne. Der 26-jährige Spanier hat sich über den Winter komplett gewandelt. Wirkte er bisher launisch und verlor dadurch in Momenten, in denen es nicht lief, oft den kühlen Kopf, ist nun Ruhe und Souveränität bei ihm eingekehrt. Das psychische Training, die Zuwendung seines Teams, aber vor allem sein privates Umfeld haben sich ausgewirkt.

Er hat seine Freundin Raquel López geheiratet, sie erwartet eine gemeinsame Tochter, und all dies hat ihn gestärkt. So sehr, dass in den letzten Runden nie der kleinste Zweifel darüber bestand, wer das Auftaktrennen der MotoGP gewinnen würde.

Rohe Kräfte

Dabei hatten zuerst ganz andere ihre Kraft demonstriert. Der bisherige Geschwindigkeitsrekord für MotoGP-Motorräder lag bei 356 km/h, aufgestellt von Andrea Dovizioso 2019 mit der Ducati auf der 1,3 Kilometer langen Zielgeraden von Mugello. Doch schon bei den Vorsaisontests hatte Johann Zarco mit der Ducati GP21 des Pramac-Teams diesen Wert übertroffen. In FP4 hatte er auf der etwas über einen Kilometer langen Geraden des Losail International Circuit Rückenwind, verpasste auch etwas den Bremspunkt und jagte mit sagenhaften 362,4 km/h durch die Lichtschranke. Auf den ersten sechs Plätzen der Topspeed-Tabelle standen sechs Ducatis. Eine Stunde später verbesserte Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia auch den Quali-Rekord von Marc Márquez um 0,7 Sekunden und fuhr die erste 1.52er Runde in Katar.

> „Ich hatte im Rennen einen schlagartigen Abfall am Hinterreifen. Den hatten wir zuvor das ganze Wochenende nicht. So konnte ich das Tempo von Maverick nicht mitgehen.“
>
> Fabio Quartararo

Neben ihm standen aber auch die beiden Yamahas von Fabio Quartararo und Maverick Viñales. Die Yamaha-Abteilung war trotz eines gewaltigen Topspeed-Nachteils guter Dinge. „Wenn ich die Rundenzeiten analysiere, muss ich feststellen, dass wir sie deutlich länger halten können“, tat Yamaha-Teamkoordinator Massimo Meregali offen kund. „Unsere Fahrer werden zusammenarbeiten und sich nur auf der Geraden aus dem Windschatten heraus überholen und so ihre Reifen schonen.“

Am Renntag drehte der Wind und wehte den Fahrern auf der Zielgeraden ins Gesicht. Als dann die Dämmerung hereinbrach, wurde es mit einem Schlag auch kälter als die Tage zuvor. Die Reifenwahl war keine Frage, das Feld vertraute ausnahmslos auf weiche Michelin-Reifen vorn und hinten. Aber dass man mit ihnen über die Distanz haushalten musste, wusste jeder. „Wenn ich zu Beginn versuche, davonzufahren, wird mir das problemlos gelingen“, hatte Pole-Sitter Bagnaia am Vorabend auf Nachfrage noch bestätigt. „Nur würde mich dann in den letzten Runden jeder überholen, weil meine Reifen hinüber wären.“

Als es dann losging, kam aber erst einmal die nächste Ducati-



Maverick Viñales: Rennen perfekt eingeteilt, zum Schluss eine Klasse für sich und unantastbar

YAMAHA



MICHELIN



Johann Zarco (#5): Mit Pramac-Ducati Zweiter und in Bestform



YAMAHA

Sonnenseite des Lebens: Viñales



DUCATI

Eindrucksvolle Kraftdemonstration: Nach dem Start lagen vier Ducatis vorne. Bagnaia (#63), Miller (#43), Zarco und Martín

Kraft-Demonstration. Nun mit Fahrwerksabsenkung vorn und hinten sowie wieder einmal mit der besten Elektronik ausgestattet, katapultierte sich nicht nur Bagnaia aus der Pole-Position an die Spitze, sondern auch Jack Miller aus der zweiten Startreihe an die zweite Position. Johann Zarco war vom sechsten Startplatz aus Dritter, und Rookie Jorge Martín machte vom 14. Startplatz aus gleich zehn Plätze gut! Ducatis Startstrategie ließ alle anderen alt aussehen, vier rote Renner aus Bologna fuhren vor dem Feld her. Doch ihr Topspeed war plötzlich nicht mehr so überlegen: Um Reifen und Sprit zu sparen, musste ihre Leistung zurückgenommen werden.

Und Yamaha? „Wir haben am Kurvenausgang noch einmal unsere Traktion verbessern können", sagte Viñales. Zwar wurden er und Fabio Quartararo zunächst erst einmal durchgereicht, sie fingen sich aber schnell und strebten im Zweierpack nach vorn. Dann wurde klar, das Viñales derjenige war, der das Tempo erhöhen konnte. „Bei mir gab es einen schlagartigen Abfall bei den Reifen, den wir zuvor am Wochenende nie hatten", wunderte sich Quartararo. Viñales ging in Führung, der Franzose hatte keine Chance.

Weltmeister blitzt auf

Weltmeister Joan Mir sah das ganze Wochenende etwas unglücklich aus. Dass Álex Rins im Qualifying schneller war und auch im Rennen lange vor ihm herfuhr, machte die Sache nicht besser. Doch je länger das Rennen dauerte, desto schneller wurde Mir. Zwei Runden vor Schluss war er Dritter, und zwei Kurven vor dem Ziel setzte er sich an die zweite Stelle! Doch dann wurde er in der Zielkurve hinausgetragen, und Johann Zarco und Francesco Bagnaia fingen ihn bis zum Zielstrich wieder ab. Aber der Weltmeister weiß jetzt: „Wir sind über die Renndistanz konkurrenzfähig. Wir werden uns im Quali noch verbessern. Aber wie wir hier gesehen haben, brauchen uns den Kopf nicht zu sehr zu zerbrechen."

Schon am Wochenende werden wir weitersehen. ■

DREI FRAGEN AN MAVERICK VIÑALES



WAR DIES DAS IDEALE WOCHENENDE?
Ja, ich habe mich im Rennen unglaublich gefühlt. Dabei war der Start gar nicht mal so gut, ich hatte relativ viel Wheelie, daran müssen wir noch arbeiten. Danach habe ich aber gespürt, dass wir Potenzial haben, ich bin ruhig geblieben und habe die Reifen geschont. Ich habe dann an der richtigen Stelle gepusht, konnte eine Lücke aufmachen. Von da an konnte ich den Reifen einteilen, die Leistung managen. Es war ein fantastisches Wochenende, da kann ich nicht mehr sagen. Dazu erwartet meine Frau ein Baby. Ich könnte mich im Moment nicht besser fühlen.

SIE SCHIENEN LEICHT ÜBERHOLEN ZU KÖNNEN, ODER?
Wir hatten zunächst einmal einen sehr guten Kurvenspeed, dazu hatten wir im Rennen sehr gute Traktion aus den Kurven heraus. Es war nicht das ganze Wochenende so. Wir haben mit Yamaha aber hart an der Front gearbeitet, Cal Crutchlow hat uns viel dabei geholfen. So wie er das Motorrad fährt, ist sehr ähnlich, wie ich es fahre. Das hat mir geholfen, vieles zu verstehen. Das hat mir auch für das Rennen viel geholfen. Wir müssen uns aber weiter verbessern.

KÖNNTEN SIE DANN AUCH DAS ZWEITE RENNEN IN KATAR GEWINNEN?
Wir müssen mit den Füßen auf dem Boden bleiben. Wir müssen besonders unseren Start noch einmal verbessern. Wir versuchen aber, noch einmal schneller zu werden. Dann haben wir eine Chance.

Stefan Bradl gut dabei

Als Ersatz für Marc Márquez schlug sich Stefan Bradl in Losail blendend. Fast wäre im Rennen noch ein Top-10-Platz herausgekommen.

Von: **Imre Paulovits**

Besser hätte die Ausgangslage für Stefan Bradl nicht sein können. Musste er im letzten Jahr kurzfristig und völlig unvorbereitet für den verletzten Marc Márquez einspringen, hatte er im Winter durch seinen Testfahrerjob mehr Runden mit der Honda RC 213 V gedreht als jeder andere Pilot. Und weil damit zu rechnen war, dass der achtfache Weltmeister beim WM-Auftakt nicht dabei sein würde, konnte er sich im Winter körperlich und geistig auf den Einsatz als Rennfahrer vorbereiten.

Bradl war auch von Beginn an gut dabei, zeigte mit der achtschnellsten Zeit in FP4, dass er auch eine gute Rennpace hat. Doch den Einzug in die Q2 schaffte er nicht. „Der Honda fehlt hinten etwas mechanischer Grip. Wir sind nicht in der Lage, das volle Potenzial eines frischen Hinterreifen für eine schnelle Qualifikationsrunde zu nutzen“, erklärte er dazu. „Wir kennen das Phänomen. Und Katar ist in dieser Hinsicht eine der nicht so guten Strecken für die Honda. Wir verbringen sehr viel Zeit in maximaler Schräglage. Und das Motorrad ist mehr auf Bremsen und Beschleunigen ausgelegt. Unsere Rennpace ist aber gut, und wir werden alles dafür geben, um im Rennen möglichst viele Positionen gutzumachen.“



REPSOL

Stefan Bradl: „Zu Rennbeginn zu konservativ mit dem Vorderreifen“

Gesagt, getan. Im Rennen arbeitete sich der 31-jährige Deutsche vom 17. Startplatz auf den elften Rang vor. „Ich bin in den ersten Runden etwas konservativ mit dem Vorderreifen umgegangen, sonst hätte ich vielleicht um einen Platz wie Pol Espargaró kämpfen können. Aber wie kritisch die Front ist, haben wir bei den Stürzen von Álex Márquez und Takaaki Nakagami gesehen. Zum Schluss konnte ich aber aus eigener Kraft weiter nach vorne fahren und kämpfen. Nächstes Wochenende muss ich versuchen, mich weiter vorne zu qualifizieren, dann kann ich gleich von Beginn an weiter vorne mitmischen. Ich hatte einen guten Start. Von weiter vorne aus wäre das schon ziemlich die Spitzengruppe.“ ■

KOMMENTAR

KATAR HATTE EINEN WIEDERERSTARKTEN DOMINATOR, aber ebenfalls gleich eine ganze Armee schneller Aufsteiger. Es war schon beeindruckend, wie MotoGP-Rookies-Cup- Sieger Pedro Acosta gleich bei seinem WM-Debüt rundenlang das Rennen angeführt hat und schließlich nur um vier Hundertstelsekunden geschlagen aufs Podest fuhr. Nicht minder beeindruckend war Raúl Fernández im Moto2-Rennen. Es war die goldrichtige Entscheidung, den 20-jährigen Spanier nach seiner starken zweiten Saisonhälfte 2020 gleich aufsteigen zu lassen. Und wie Jorge Martín in der MotoGP am Start das halbe Feld alt aussehen ließ und gleich noch in der ersten Runde seinen Teamkollegen Johann Zarco überholte, war der Stoff, aus dem die Meister sind. Dass Moto2-Weltmeister Enea Bastianini in die Top 10 fuhr, zeigt, dass wir noch viel von den Neuen hören werden.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

LETZTE EHRE
Am Sonntag wurde eine Schweigeminute für Fausto Gresini abgehalten, der am 23. Februar im Alter von 60 Jahren einer Corona-Erkrankung erlag. Wegen der Corona-Vorsichtsmaßnahmen konnten sich aber nur die MotoGP-Piloten und Techniker auf der Zielgeraden aufstellen, die der kleineren Klassen mussten dem Gedenken in ihren Boxen, die Journalisten im Mediacenter beiwohnen.

WIE IN DER STATISTIK
Hiobsbotschaft für Maverick Viñales und Álex Márquez: Esteban Garcia, Crewchief des Yamaha-Werkspiloten, und Christophe ‚Beefy‘ Bourguignon, LCR-Urgestein an der Seite des jüngeren Márquez, wurden bei einem PCR-Tests während der Katar-Isolation des MotoGP-Trosses mit „Unbestimmtem Ergebnis“ getestet. Sie mussten bis zum nächsten Test in ihren Hotelzimmern bleiben. Zehn falsche Ergebnisse bei 1600 Personen des GP-Trosses entsprechen der statistischen Fehlerquote. Aber Ende gut, alles gut: Garcia und Bourguignon waren ab Samstag wieder an der Strecke, Viñales dankte es am Sonntag mit einem Sieg.

MIT CORONA DAHEIM
Einer, bei dem das positive Testergebnis leider kein Fehler war, war Gustl Auinger. Der Servus-TV-Fachkommentator konnte nicht nach Katar, weil er am 4. März an Corona erkrankte. „Ich war so lange nicht mehr krank, dass ich gar nicht mitbekommen habe, dass mein Hausarzt vor zehn Jahren in Rente gegangen ist“, erzählt Auinger. „Mir ging es aber richtig dreckig. Es hat mir alle Kraft genommen. Weil ich meine Frau Judith nicht anstecken wollte, die empfindlich mit ihrer Lunge ist, habe ich mich in meiner Werkstatt isoliert. Dort habe ich dann erst gemerkt, wie viele Bilder ich von Fausto Gresini habe, den diese Krankheit von uns genommen hat.“ Zum Glück geht es Auinger bereits besser, bei den Europa-GP könnte er wieder dabei sein.


MÁRQUEZ

Márquez: WM-Auftakt auf dem Sofa

POPCORN UND MOTOGP
Nachdem Marc Márquez’ Ärzte ihm davon abgeraten hatten, an den ersten beiden Grands Prix dieses Jahres teilzunehmen, verfolgte er das Rennwochenende zu Hause am Bildschirm und hielt ständigen Kontakt mit seinem Team. Nach dem Rennen postete er ein Bild von der Startaufstellung, auf dem sein Bruder Álex sowie sein Ersatzmann Stefan Bradl zu sehen sind, mit der Überschrift: „Popcorn und MotoGP“ ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

Losail (Q) – 28. März 2021 1. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 118,360 km über 22 Runden à 5,380 km. 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 22 Grad. Schnitt des Siegers: 167,1 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	22	42.28,663 min	343,9 km/h	1.54,624 min	S/S	25
2.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	22	+1,092 sec	348,3 km/h	1.54,896 min	S/S	20
3.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	22	+1,129 sec	347,2 km/h	1.55,084 min	S/S	16
4.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	22	+1,222 sec	345,0 km/h	1.55,178 min	S/S	13
5.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	22	+3,030 sec	343,9 km/h	1.54,890 min	S/S	11
6.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	22	+3,357 sec	343,9 km/h	1.54,912 min	S/S	10
7.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	22	+5,934 sec	345,0 km/h	1.55,160 min	S/S	9
8.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	22	+5,990 sec	355,2 km/h	1.55,159 min	S/S	8
9.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	22	+7,058 sec	350,6 km/h	1.55,074 min	S/S	7
10.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	22	+9,288 sec	349,5 km/h	1.55,244 min	S/S	6
11.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	22	+10,299 sec	351,7 km/h	1.55,382 min	S/S	5
12.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	22	+10,742 sec	345,0 km/h	1.55,253 min	S/S	4
13.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	22	+11,457 sec	343,9 km/h	1.55,178 min	S/S	3
14.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	22	+14,100 sec	345,0 km/h	1.55,293 min	S/S	2
15.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP19	22	+16,422 sec	355,2 km/h	1.55,338 min	S/S	1
16.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	22	+20,916 sec	346,1 km/h	1.55,688 min	S/S	-
17.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	22	+21,026 sec	345,0 km/h	1.55,354 min	S/S	-
18.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	22	+23,892 sec	338,5 km/h	1.55,815 min	S/S	-
19.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP	22	+46,346 sec	335,4 km/h	1.57,111 min	S/S	-
	Nicht gewertet:							
	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	13	+9 Runden	347,2 km/h	1.55,161 min	S/S	-
	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	6	+16 Runden	343,9 km/h	1.55,439 min	S/S	-
	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	0	+22 Runden	224,5 km/h	-	S/S	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Bagnaia	1.52,772 min
2.	Quartararo	1.53,038 min
3.	Viñales	1.53,088 min
4.	Rossi	1.53,114 min
5.	Miller	1.53,215 min
6.	Zarco	1.53,286 min
7.	Morbidelli	1.53,313 min
8.	A. Espargaró	1.53,315 min
9.	Rins	1.53,490 min
10.	Mir	1.53,682 min
11.	Nakagami	1.53,721 min
12.	P. Espargaró	1.53,930 min
13.	Bastianini	1.53,733 min
14.	Martín	1.53,840 min
15.	Oliveira	1.53,915 min
16.	A. Márquez	1.53,958 min
17.	Bradl	1.53,995 min
18.	Marini	1.54,122 min
19.	Binder	1.54,240 min
20.	Petrucci	1.54,443 min
21.	Lecuona	1.54,627 min
22.	Savadori	1.55,183 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Viñales	25
2.	Zarco	20
3.	Bagnaia	16
4.	Mir	13
5.	Quartararo	11
6.	Rins	10
7.	A. Espargaró	9
8.	P. Espargaró	8
9.	Miller	7
11.	Bradl	5

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Yamaha	25
2.	Ducati	20
3.	Suzuki	13
4.	Aprilia	9
5.	Honda	8
6.	KTM	3

WM-STAND TEAMS

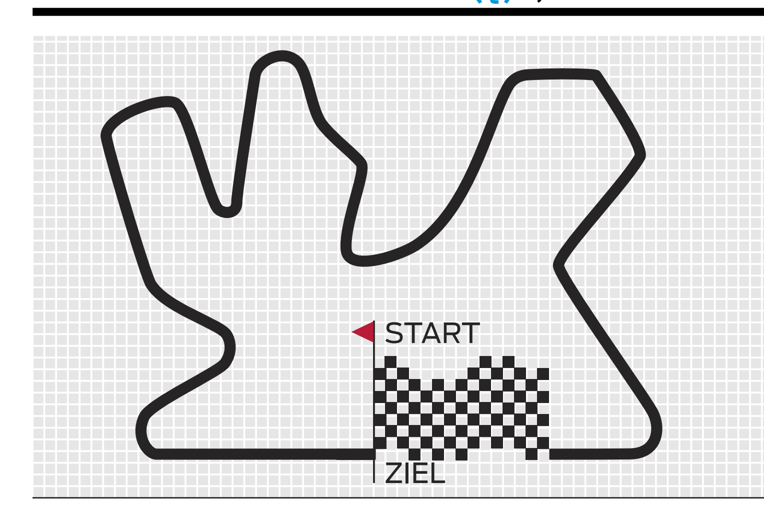
	Team	Punkte
1.	Monster Energy Yamaha MotoGP	36
2.	Ducati Lenovo Team	23
3.	Team Suzuki Ecstar	23
4.	Pramac Racing	21
5.	Repsol Honda Team	13
6.	Aprilia Racing Team Gresini	9
7.	Esponsorama Racing	6
8.	Red Bull KTM Factory Racing	5
9.	Petronas Yamaha SRT	4

„Das war jetzt ein schlechtes Wochenende und ich bin Fünfter geworden, nicht Fünfzehnter. Wenn man den Titel gewinnen will, muss man so agieren.“

Fabio Quartararo

Rundenrekord: **1.54,624, Maverick Viñales (Yamaha), 2021**
Trainings-Rekord: **1.52,772, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021**
Topspeedrekord: **362,4 km/h, Johann Zarco (Ducati), 2021**

LOSAIL INTERNATIONAL CIRCUIT (Q) 5,380 KM

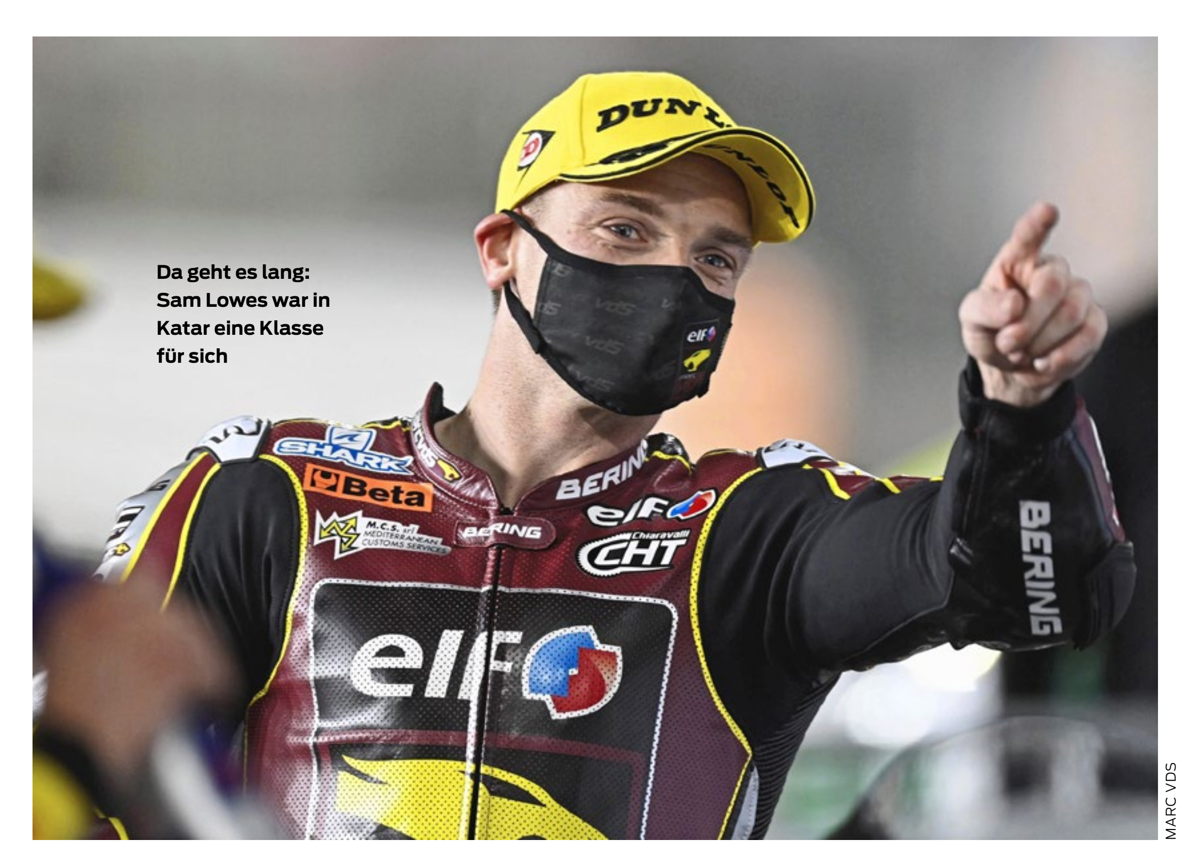




YAMAHA

Konstanz gefunden? Maverick Viñales selbstbewusst mit der Nummer 1

Sam Lowes: Richtung zum Titel en



Da geht es lang: Sam Lowes war in Katar eine Klasse für sich

MARC VDS

Er war schon vor fünf Jahren einer der Titelfavoriten, doch Stürze und Durchhänger verhinderten bislang größere Taten. Hat Sam Lowes nun mit 30 Jahren endgültig seine Reife gefunden?

Von: **Imre Paulovits**

Das Parc fermé war erfüllt von Emotionen. Fabio Di Giannantonio umarmte jeden im Gresini-Team, und von denen hatte jeder Tränen in den Augen. Beim ersten Rennen ohne ihren Gründer und väterlichen Boss schaffte es die Moto2-Truppe dank ihres neue Piloten auf Anhieb aufs Podest – der erste Podestplatz seit Aragón 2016. Damals war es Sam Lowes, der jetzt bei Marc VDS das Rennen gewann, und auch er schaute auf dem Siegerpodest nach oben, im Gedenken

Moto2

IntactGP: Gut, könnte aber noch besser

Im Rennen wuchsen Marcel Schrötter und Tony Arbolino über sich hinaus. Nun will Teamchef Jürgen Lingg noch das Qualifying mit beiden Fahrern besser in den Griff bekommen.

Von: **Imre Paulovits**

Jürgen Lingg wusste nach dem Rennen nicht so recht, ob er sich freuen oder ärgern sollte. „Marcel ist ein super Rennen gefahren. Als er sich aus der Gruppe freigefahren hatte, konnte er sich gleich absetzen und Zeiten fahren wie die Spitze, obwohl der Wind so stark war, dass es uns im vierten Sektor 0,3 Sekunden gekostet hat", verriet Lingg. „Auf der Geraden hat man ohne Windschatten 15 km/h eingebüßt, und trotzdem ist es Marcel gelungen, wenn er freie Fahrt hatte, in den Kurven so viel Vorsprung herauszufahren, dass ihn der Pulk auf der Geraden im Windschatten nicht wieder einholen konnte."

Das Ganze hatte aber einen Schönheitsfehler. „Das Qualifying war völlig falsch getaktet, und von Startplatz 13 war nicht mehr als der achte Platz drin. Marcel hat hinter Bo Bendsneyder eine Runde abgebrochen, als dieser die drittschnellste Zeit gefahren ist. Das hätte sicher für die zweite Startreihe gereicht." Man darf sich in der Moto2 einfach keinen Fehler erlauben. Es ist kaum zu glauben, aber die Leistungsdichte ist noch einmal gestiegen, die Qualität der Fahrer, die aus der Moto3 gekommen sind, ist erstklassig, Raúl Fernández hat gleich den Anschluss ganz nach vorne geschafft, Ai Ogura und Tony Arbolino sind dabei, ins Vorderfeld zu fahren. „Es ist beeindruckend, wie schnell Tony Arbolino lernt", meint Lingg. „Aber er hat das Problem, dass er nur zu Fernández schaut und sich deshalb verrückt macht. Wir müssen ihn mit aller Macht wieder beruhigen."

Obwohl sich Arbolino gleich fürs Q2 qualifiziert hatte, taktete auch er seine Runden mit Reifen und Verkehr nicht optimal, und so blieb ihm nur der 18. Startplatz. Dann wurde er in der ersten Kurve hinausgetragen, war nur noch 22., von dort kämpfte er sich auf Platz 16 vor. „Das nächste Mal sollte er in die Punkte fahren. Mit unserer diesjährigen Fahrerpaarung macht mir das Arbeiten richtig Spaß", so Lingg. ■



Marcel Schrötter (#23): Einmal freigefahren, konnte er so schnell wie die Spitze

GLÄNZEL

dlich gefunden?

an den Mann, der ihn in die Grand-Prix-Szene holte und auch noch einen Platz bereithielt, als er in der MotoGP mit der Aprilia sang- und klanglos unterging.

Lowes erlebt jetzt seinen zweiten Frühling. Wie schon bei den Tests war er klar der Schnellste, auch auf gebrauchten Reifen. Doch er zeigte auch wieder seine Verwundbarkeit: Im Warm-up kam er gerade zwei Kurven weit, dann lag er mit kaltem Reifen im Kies. Doch die Scharte wetzte er im Rennen schnell wieder aus, er ließ Marco Bezzecchi nur zwei Runden führen, und als er sich erst einmal an die Spitze gesetzt hatte, kontrollierte er das Rennen von der Spitze. „Ich habe den ganzen letzten Monat auf dieses Rennen hingearbeitet und habe viele Longruns gemacht“, meinte Lowes. „Aber es war trotzdem nicht leicht. Der Wind war brutal stark, der hat mich auch beim Sturz im Warm-up vom Motorrad geblasen. Ich lehne mich vorne weiter über als die meisten anderen, das gibt dem Wind eine größere Fläche, an der er angreifen kann. Und diesen Fehler wollte ich im Rennen auf keinen Fall wiederholen.“

Remy Gardner verlor zu Beginn des Rennens zu viele Plätze, und als er bis auf den zweiten Platz vorgefahren war, war Lowes schon zu weit weg. „Ich habe versucht, Sam in Sichtweite zu behalten und ihn einzuholen, er hatte aber eine unheimlich starke Pace, und bei dem Wind wollte ich keinen Blödsinn machen.“ Fabio Di Giannantonio schien sich nur langsam von der Speed Up auf die Kalex umzugewöhnen, doch in der zweiten Rennhälfte wuchs er über sich hinaus und schnappte sich in der vorletzten Kurve Marco Bezzecchi. „Was ich im Rennen geschafft habe, war unglaublich“, sagte ein völlig heiserer Di Giannantonio nach der Auslaufrunde. „Wir hatten den ganzen Winter Probleme, und jetzt passte es plötzlich. Ich hatte das Gefühl, dass Fausto im Rennen bei mir war.“ ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Die Katari haben wirklich alles getan, um diesen Grand Prix zu ermöglichen, und das in einer Zeit, in der Überseereisen für größere Gruppen fast nicht möglich sind. Pemierminister Khalid bin Khalifa bin Abdulaziz Al Thani kam persönlich zum Rennen, und er teilte seinen Landsleuten auch eine gute Nachricht mit: Die Dorna hat ihren Vertrag mit dem Losail International Circuit verlängert – bis 2031!

MOTO2

Das Rennwochenende war für Tom Lüthi in seinem neuen Team durchwachsen. Im Qualifying war nicht mehr als Startplatz 17 drin. „Wir hatten mehr erhofft, speziell, da wir am Freitag einen großen Schritt in die richtige Richtung gemacht hatten“, sagte Lüthi enttäuscht. Im Rennen schaffte er es zunächst bis auf Platz 11 nach vorn, fiel zum Schluss aber wegen nachlassender Reifen wieder bis auf den 15. Platz zurück, ein Punkt war nicht das, was der 34-jährige Schweizer erhofft hatte. „Aber ganz ehrlich, bin ich doch ziemlich positiv nach dem Rennen. Das Resultat ist zwar nicht das, was wir wollen, aber ich hatte im Rennen ein viel besseres Gefühl. Es geht vorwärts, und darauf können wir nächstes Wochenende bauen.“

MOTO2

Die Saison hat gerade erst angefangen, da gibt es bereits die ersten Verletzten zu beklagen. NTS-Pilot Barry Baltus hatte einen Highsider in FP3 und der Moto2-Rookie brach sich das linke Handgelenk zweifach. Baltus wird für sechs bis acht Wochen ausfallen. MV-Agusta-Pilot Simone Corsi brach sich ebenfalls das linke Handgelenk, Marco Ramírez brach sich im Qualifying den Gelenkkopf des rechten Oberarms. Er versuchte zu fahren, musste aber nach einer Runde aufgeben.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Losail (Q) – 28. März 2021 1. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 107,600 km über 20 Runden à 5,380 km. 28 Fahrer gestartet, 22 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 23 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Sam Lowes (GB)	Kalex	20	40.03,123 min	1.59,502 min	25
2.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	20	+2,260 s	1.59,491 min	20
3.	Fabio Di Giannantonio (I)	Kalex	20	+5,228 s	1.59,590 min	16
4.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	20	+5,241 s	1.59,758 min	13
5.	Raul Fernández (E)	Kalex	20	+6,145 s	1.59,710 min	11
6.	Joe Roberts (USA)	Kalex	20	+6,786 s	1.59,745 min	10
7.	Jake Dixon (GB)	Kalex	20	+8,721 s	1.59,764 min	9
8.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	20	+10,911 s	1.59,771 min	8
9.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	20	+12,493 s	2.00,170 min	7
10.	Jorge Navarro (E)	Boscoscuro	20	+16,800 s	1.59,954 min	6
11.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	20	+17,147 s	2.00,045 min	5
12.	Celestino Vietti (I)	Kalex	20	+17,289 s	2.00,241 min	4
13.	Áron Canet (E)	Boscoscuro	20	+17,527 s	2.00,124 min	3
14.	Augusto Fernández (E)	Kalex	20	+17,540 s	2.00,130 min	2
15.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	20	+17,816 s	2.00,105 min	1
16.	Tony Arbolino (I)	Kalex	20	+18,211 s	1.59,866 min	-
17.	Ai Ogura (J)	Kalex	20	+19,143 s	1.59,950 min	-
18.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	20	+19,220 s	2.00,022 min	-
19.	Stefano Manzi (I)	Kalex	20	+25,806 s	2.00,382 min	-
20.	Yari Montella (I)	Boscoscuro	20	+30,664 s	2.00,635 min	-
21.	Albert Arenas (E)	Boscoscuro	20	+30,708 s	2.00,674 min	-
22.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	20	+32,764 s	2.00,196 min	-
	Nicht gewertet:					
	Somkiat Chantra (T)	Kalex	19	+1 Runde	2.00,248 min	-
	Xavi Vierge (E)	Kalex	14	+6 Runden	2.00,183 min	-
	Héctor Garzo (E)	Kalex	9	+11 Runden	2.00,597 min	-
	Hefizh Syahrin (MAL)	NTS	9	+11 Runden	2.02,158 min	-
	Lorenzo Baldassarri (I)	MV Agusta	6	+14 Runden	2.00,987 min	-
	Marcos Ramírez (E)	Kalex	0	+20 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Lowes	25
2.	Gardner	20
3.	Di Giannantonio	16
4.	Bezzecchi	13
5.	R. Fernández	11
6.	Roberts	10
7.	Dixon	9
8.	Schrötter	8
9.	Bendsneyder	7
15.	Lüthi	1

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	25
2.	Boscoscuro	6

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	31
2.	Elf Marc VDS Racing Team	27
3.	Sky Racing Team VR46	17
7.	Liqui Moly IntactGP	8

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Lowes	1.58,726 min
2.	R. Fernández	1.58,866 min
3.	Bendsneyder	1.58,959 min
4.	Bezzecchi	1.59,052 min
5.	Roberts	1.59,168 min
6.	Gardner	1.59,197 min
7.	Dixon	1.59,203 min
8.	Di Giannantonio	1.59,241 min
9.	Navarro	1.59,420 min
10.	Vietti	1.59,439 min
11.	Bulega	1.59,454 min
12.	Canet	1.59,477 min
13.	Schrötter	1.59,487 min
14.	Dalla Porta	1.59,531 min
15.	Vierge	1.59,620 min
16.	Chantra	1.59,899 min
17.	Lüthi	1.59,908 min
18.	Arbolino	1.59,925 min
19.	Ogura	1.59,498 min
20.	Ramírez	1.59,638 min
21.	A. Fernández	1.59,667 min
22.	Beaubier	1.59,673 min
23.	Arenas	1.59,710 min
24.	Manzi	1.59,819 min
25.	Garzo	2.00,015 min
26.	Baldassarri	2.00,135 min
27.	Montella	2.00,173 min
28.	Syahrin	2.00,644 min

Gigantischer Auftakt für das

Schon beim Vorsaisontest zeigte Aki Ajos neu zusammengestellte KTM-Werksmannschaft Bestzeiten im Formationsflug, nun konnten sie dies auch im Rennen umsetzen.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Da strahlte auch der kühle finnische Weltmeistermacher Aki Ajo. Je länger das Rennen dauerte, desto mehr wurde klar, dass der Sieg nur über seine beiden Piloten gehen würde. Und der Moto3-Krimi endete auch tatsächlich mit einem Happy End für die KTM-Werksmannschaft.

Das lenkte auch KTM-Renndirektor Pit Beirer, der ein gewichtiges Wort bei der Neubesetzung des Teams mitgesprochen hatte, ein wenig von der Tatsache ab, dass das RC16 MotoGP-Bike in Losail noch mit Problemen kämpfte. „Das Team ist wirklich gut aufgestellt", freute sich Beirer. „Wir haben jetzt mit Pedro Acosta den besten Rookies-Cup-Fahrer, den wir je hatten, gleich in das Team aufsteigen lassen, und mit Masiá haben wir einen erfahrenen Piloten. Die beiden Fahrer haben auch schon bei den Tests sehr gut zusammengearbeitet, und es ist ein Traumergebnis. Aber dass auch unsere beiden GasGas und andere KTM ganz vorn waren, zeigt, dass wir dieses Jahr sehr konkurrenzfähig sind. Das haben wir in Katar auch schon anders erlebt."

Doch ganz so einfach hatten sie es nicht. Darryn Binder, der die letzten Jahre mit unterschiedlichen KTM-Teams seine Hörner nur langsam abgestoßen hat, erlangte nun endlich seine Reife, ist allerdings in das Honda-Team des Sepang International Circuit gewechselt. Und der Südafrikaner fuhr bei seinem 100. GP auch prompt aufs Podium. Binder war auch im Rennen ständig in der Spitzengruppe, übertrieb es aber nie, und als dann eingangs der letzten Runde Ayumu Sasaki gleich hinter ihm ablegte, waren es an der Spitze nur noch drei. Doch es gelang Binder nicht, die beiden Ajo-Piloten zu überlisten. „Ich hatte den Angriff in den letzten beiden Kurven geplant, aber dann hat mich der Wind in Turn 12 erwischt und so weit rausgetragen, dass ich wieder von vorn anfangen musste. Ich habe mich bis Turn 16 auch wieder rangefahren, aber als sich die beiden KTM auf der Geraden aufgefächert haben, hatte ich den Wind wieder voll im Gesicht – und das war es dann", erklärte Binder.

Pedro Acosta konnte seinen Einstand kaum fassen: „Die ganze Arbeit, die wir letztes Jahr im Rookies Cup und der Junior-WM gemacht haben, hat sich nun ausgezahlt. Das Team stand mir fantastisch zur Seite." Da gab es nur noch einen, der sich noch mehr freute: „Bei diesem Wind war es harte Arbeit, aber dass ich hier gewonnen habe, macht es noch süßer", freute sich Jaume Masiá. ■



XXX

Moto3

Top Ten zum WM-Auftakt für Dupasquier

Gewaltig, diese Steigerung. Der 19-jährige Schweizer Jason Dupasquier konnte zum Auftakt seiner zweiten Saison nicht nur punkten, sondern fuhr gleich in die Top Ten. Auch der zweite Prüstel-Pilot, Ryusei Yamanaka, holte Punkte.



PRÜSTELGP

Dupasquier: Toller zehnter Platz

Es war die reinste Freude, an diesem Wochenende Jason Dupasquier zuzusehen. Der 19-jährige Schweizer konnte sich gegenüber dem Vorjahr enorm steigern, in FP3 gelang ihm die fünftschnellste Zeit, und damit war er für Q2 qualifiziert. Und auch dort reichte es für Startplatz 12. Von dort aus kämpfte er das ganze Rennen in der Spitzengruppe, war zeitweilig gar Siebter und beendete das Rennen auf Platz 10. „Was für ein Rennen!", freute sich Dupasquier. „Ich hatte einen guten Start und wir haben viel mit den anderen Fahrern gekämpft! Ich bin sehr zufrieden mit diesem 10. Platz und den ersten Punkten in der Weltmeisterschaft. Wir haben unser Potenzial gezeigt und wollen auch am kommenden Wochenende so weitermachen."

Auch der zweite Prüstel-Pilot, Ryusei Yamanaka, holte als 14. zwei Punkte. „Ich konnte auch viel von erfahreneren Piloten lernen", freute sich der 19-jährige Japaner. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Den Aufstieg von Raúl Fernández, der sich vom ersten Test an auf der Moto2-Kalex fühlt wie ein Fisch im Wasser, haben zwar KTM-Renndirektor Pit Beirer und Teamchef Aki Ajo beschlossen, doch die Idee stammte von KTM-CEO Stefan Pierer! „Schon ab Mitte der Saison meinte er, wir sollten ihn unbedingt in der Moto2 fahren lassen, weil seine Größe und sein Fahrstil genau dazu passen würde", verrät Pit Beirer. „Er kümmert sich die ganze Woche über um die nicht gerade einfachen Geschäfte, aber am Wochenende ist er der Racer, und er hat ein wirklich gutes Auge für Fahrer."

MOTO3

Romano Fenati hatte doppeltes Pech. Als Dritter aus Q1 für Q2 qualifiziert, taktete seine fliegende Runde dort allerdings um eine Sekunde zu spät und wurde abgewunken, bevor er sie beginnen konnte. So musste er vom 18. Startplatz aus ins Rennen gehen. Von dort aus produzierte er einen Frühstart und musste zwei Long-Lap-Penalties abbüßen. Trotzdem wurde er Elfter, nur zwei Sekunden hinter dem Sieger! Rookie Adrian Fernández wurde mit der zweiten Husqvarna des Teams 17.

MOTO3

Mit Rang 15 holte auch Maximilian Kofler seinen ersten WM-Punkt. „Es ist ein super Gefühl, dass mir das nun gelungen ist. Im letzten Jahr wollte es einfach nicht klappen, und nun kam der erste Punkt gleich im ersten Rennen des Jahres. Ich bin überglücklich", erklärte der Österreicher. „Die ersten Runden waren echt unglaublich. Da tobte ein richtiger Kampf, keiner hat auf seine Linie geschaut, in jeder Kurve gab es Berührungen. Dieses Ergebnis war ein optimaler Auftakt für diese Saison."

Ajo-KTM-Team



Traum-Zieleinlauf: Jaume Masiá (#5) vor Moto3-Rookie Acosta und Binder

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Losail (Q) – 28. März 2021 1. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 96,840 km über 18 Runden à 5,380 km. 28 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 28 Grad.

1.	**Jaume Masiá (E)**	**KTM**	**18**	**38.29,620 min**	**2.06,792 min**	**25**
2.	Pedro Acosta (E)	KTM	18	+0,042 sec	2.06,718 min	20
3.	Darryn Binder (ZA)	Honda	18	+0,094 sec	2.06,946 min	16
4.	Sergio García (E)	GasGas	18	+0,435 sec	2.07,054 min	13
5.	Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	18	+0,880 sec	2.07,147 min	11
6.	Niccolò Antonelli (I)	KTM	18	+0,899 sec	2.06,947 min	10
7.	Izan Guevara (E)	GasGas	18	+0,965 sec	2.06,985 min	9
8.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	18	+2,214 sec	2.07,147 min	8
9.	Kaito Toba (J)	KTM	18	+1,950 sec	2.07,214 min	7
10.	Jason Dupasquier (CH)	KTM	18	+2,219 sec	2.06,838 min	6
11.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	18	+2,316 sec	2.07,078 min	5
12.	Carlos Tatay (E)	KTM	18	+2,298 sec	2.07,158 min	4
13.	Filip Salac (CZ)	Honda	18	+2,345 sec	2.07,009 min	3
14.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	18	+2,434 sec	2.07,286 min	2
15.	Maximilian Kofler (A)	KTM	18	+14,768 sec	2.07,199 min	1
16.	Yuki Kunii (J)	Honda	18	+14,834 sec	2.07,618 min	–
17.	Adrian Fernández (E)	Husqvarna	18	+22,187 sec	2.07,548 min	–
18.	Stefano Nepa (I)	KTM	18	+22,277 sec	2.08,028 min	–
19.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	18	+28,282 sec	2.08,514 min	–
20.	Deniz Öncü (TR)	KTM	18	+41,283 sec	2.08,583 min	–
21.	Andi Farid Izdihar (RI)	Honda	18	+44,976 sec	2.09,382 min	–
21.	Maximilian Kofler (A)	KTM	23	+31,328 sec	1.40,617 min	–
	Nicht gewertet:					
	Ayumu Sasaki (J)	KTM	17	+1 Runde	2.06,999 min	–
	Xavier Artigas (E)	Honda	7	+11 Runden	2.06,557 min	–
	John McPhee (GB)	Honda	2	+16 Runden	2.07,474 min	–
	Andrea Migno (I)	Honda	2	+16 Runden	2.07,337 min	–
	Jeremy Alcoba (E)	Honda	2	+16 Runden	2.07,549 min	–

Vorschau GP von Doha

ZEITPLAN

GP Doha/Losail (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 2. April 2021		
12.50–13.30	Moto3	1. freies Training
13.45–14.25	Moto2	1. freies Training
14.40–15.25	MotoGP	1. freies Training
17.10–17.50	Moto3	2. freies Training
18.05–18.45	Moto2	2. freies Training
19.00–19.45	MotoGP	2. freies Training
Samstag, 3. April 2021		
12.25–13.05	Moto3	3. freies Training
13.20–14.00	Moto2	3. freies Training
14.15–15.00	MotoGP	3. freies Training
16.30–16.45	Moto3	Qualifying 1
16.55–17.10	Moto3	Qualifying 2
17.25–17.40	Moto2	Qualifying 1
17.50–18.05	Moto2	Qualifying 2
18.20–18.50	MotoGP	4. freies Training
19.00–19.15	MotoGP	Qualifying 1
19.25–19.40	MotoGP	Qualifying 2
Sonntag, 15. November 2020		
13.40–14.00	Moto3	Warm-up
14.10–14.30	Moto2	Warm-up
14.40–15.00	MotoGP	Warm-up
16.00	Moto3	Rennen, 18 Rdn.
17.20	Moto2	Rennen, 20 Rdn.
19.00	MotoGP	Rennen, 22 Rdn.

STATISTIK

GP Doha/Losail

Sieger 2020
Moto3: Albert Arenas (E), KTM
Moto2: Tetsuta Nagashima (J), Kalex
MotoGP: kein Rennen

Pole-Position 2020
Moto3: Tatsuki Suzuki (J), Honda, 2.04,815 (= 155,1 km/h)
Moto2: Joe Roberts (USA), Kalex, 1.58,136 (= 163,9 km/h)
MotoGP: kein Rennen

Schnellste Runde 2020
Moto3: Ai Ogura (J), Honda, 2.05,788 (= 153,9 km/h)
Moto2: Tetsuta Nagashima (J), Kalex, 1.59,218 (= 162,4 km/h)
MotoGP: kein Rennen

Rundenrekord
Moto3: Romano Fenati (I), Honda, 2.05,403 (= 154,4 km/h) (2019)
Moto2: Tom Lüthi (CH), Kalex, 1.58,711 (= 163,1 km/h) (2019)
MotoGP: Mavarick Viñales (E), Yamaha 1.54,624 (= 168,9 km/h) (2021)

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Masiá	25
2.	Acosta	20
3.	Binder	16
4.	García	13
5.	Rodrigo	11
6.	Antonelli	10
7.	Guevara	9
8.	Suzuki	8
10.	Dupasquier	6
15.	Kofler	1

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	25
2.	Honda	16
3.	GasGas	13

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	45
2.	GasGas Gaviota Aspar	22
3.	Petronas Sprinta Racing	16
4.	Avintia Esponsorama Moto3	14
5.	Indon. Gresini Racing Moto 3	11
6.	SIC58 Squadra Corse	8
7.	CIP Green Power	8
8.	CarXpert PrüstelGP	8
9.	Sterilgarda Max Racing Team	5
10.	Rivacold Snipers Team	3

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Binder	2.04,075 min
2.	Guevara	2.04,278 min
3.	McPhee	2.04,358 min
4.	Alcoba	2.04,437 min
5.	Masiá	2.04,498 min
6.	Toba	2.04,673 min
7.	Rodrigo	2.04,780 min
8.	Garcia	2.04,870 min
9.	Rossi	2.04,889 min
10.	Antonelli	2.04,959 min
11.	Acosta	2.05,058 min
12.	Dupasquier	2.05,065 min
13.	Foggia	2.05,115 min
14.	Tatay	2.05,729 min
15.	Sasaki	2.05,761 min
16.	Kofler	2.05,887 min
17.	Migno	2.13,160 min
18.	Fenati	2.05,594 min
19.	Öncü	2.05,804 min
20.	Kunii	2.05,901 min
21.	Yamanaka	2.06,169 min
22.	Fernández	2.06,356 min
23.	Salac	2.06,414 min
24.	Artigas	2.06,487 min
25.	Nepa	2.06,735 min
26.	Izdihar	2.07,143 min
27.	Fellon	2.07,787 min
28.	Suzuki	2.05,630 min



Folger auf der M 1000 RR

Das lange Warten ist für Jonas Folger vorbei. Letzte Woche konnte er drei Tage mit dem neuen BMW-M-1000-RR-Superbike fahren. Auch wenn es nur ein Shakedown war, sieht der IDM-Superbike-Meister bereits viel Potenzial in dem brandneuen Superbike-WM-Motorrad.

Von: **Imre Paulovits**

Nach drei anstrengenden Testtagen bei herrlichstem Sonnenschein mit dem neuen BMW-M-1000-RR-Superbike in Jerez war Jonas Folger zwar ausgelaugt, aber er konnte zufrieden vermelden: „Ich bin sehr happy mit den drei Tagen, die wir in Jerez gefahren sind" – und strahlte dabei. „Es war der erste Kontakt mit dem Bike und den BMW-Leuten. Es war interessant, und wir hatten viel zum Probieren gehabt. Es ist ja ein ganz neues Motorrad, so hatten wir die ersten zwei Tage viel mit der Elektronik probiert und die Elektroniker von BMW haben Daten gesammelt, damit eine Basis für das Mapping geschaffen wird. Das Motorrad war ja komplett auf null, die Software und alles war nagelneu, man musste es erst einlaufen lassen. So war der Test besonders für sie sehr wichtig. Es hat aber alles super funktioniert."

Alles neu wegen Corona

Dabei war im Vorfeld alles anders als geplant. Ursprünglich sollten zwei Techniker von Michael Galinskis MGM-Truppe bei Shaun Muir Racing in England die Motorräder aufbauen. Wegen der Reisebeschränkungen um die neue britische Corona-Mutante war daran aber nicht zu denken, und so bauten die Shaun-Muir-Mechaniker die Motorräder für Folger auf. „Wir haben sie in Jerez das erste Mal gesehen", verriet Teamchef Michael Galinski. „Weil wir sie nicht kannten, fehlte uns auch noch Spezialwerkzeug, wir hatten noch nicht einmal die richtigen Ständer. Wir mussten uns alles bei SMR leihen, aber dafür hat es mit den drei Testtagen ganz gut geklappt." Auch seine neue IXS-Kombi wurde wegen der Corona-Situation noch nicht fertig. Dies hielt den IDM-Superbike-Meister aber nicht davon ab, sich systematisch an die Arbeit zu machen und bald richtig schnelle Zeiten zu fahren.

> „Eigentlich sollten zwei Techniker von MGM das Motorrad mit aufbauen, was wegen der Corona-Situation nicht ging. So haben wir das Bike in Jerez das erste Mal gesehen."
>
> Michael Galinski

„Am letzten Tag war ich sehr zufrieden mit den Schritten, die wir gemacht haben", so Folger. „Wir haben sogar schon angefangen, am Fahrwerk zu arbeiten. Wir haben etwas Geometrie probiert, um ein Gefühl zu kriegen, was dem Motorrad gefällt, wie man es am besten fährt und was ich als Fahrer brauche, um bei bestimmten Problemen gegenzulenken. Das alles haben wir recht gut hinbekommen. Wir haben zwar noch viel abzuarbeiten, aber mit dem ersten Kontakt bin ich schon mal sehr zufrieden, und ich bin sehr angetan von der BMW."

Folger hatte im Februar mit einer Serien-S-1000-RR in Spanien trainiert, nun war er natürlich gespannt, wie das richtige Rennmotorrad im Vergleich dazu ist. „Die WM-Maschine hat extrem viel Leistung", freute sich Folger. „Das ganze System war anfangs aber noch auf null, wir haben zunächst angefangen, ohne Wheelie-Kontrolle zu fahren, weil die Techniker sie erst mit Daten füttern und zum Laufen bringen mussten. Die ersten zwei Tage waren extrem viel Arbeit."

Starker Motor

Aber wie ist das Motorrad im Vergleich zur Konkurrenz einzuschätzen? „Der erste Eindruck vom Fahrwerk und von der Leistung war sehr gut. Auch ohne dass das Setting ausgearbeitet war, hat man gemerkt, welches

Potenzial dahintersteckt. Am dritten Tag haben wir dann an dem Setting gearbeitet.“ In diesem Stadium konnte Folger dann bereits einen Vergleich ziehen. „Man sagt der Yamaha nach, dass sie einfach zu fahren ist. Die BMW ist von Grund auf ein ganz anderes Motorrad. Jetzt versuchen wir, unsere Erfahrung in sie hineinzuarbeiten. Ich glaube, dass man mit der Kombination aus der Leistung der BMW und ihren Fähigkeiten, wenn man sie in Richtung Fahrbarkeit umsetzen kann, ganz viel Potenzial hat.“

Die letzten beiden Jahre war die BMW bereits vom Fahrwerk her sehr stark, hinkte der Konkurrenz aber in Sachen Motorleistung nach. Der Motor der M 1000 RR wurde nun so ausgelegt, dass man dieses Manko beseitigt. „Wie stark der letztjährige BMW-Motor war, weiß ich nicht, ich bin sie ja nicht gefahren. Aber ich kann sicher behaupten, dass der neue stärker ist als der der Yamaha. Die haben bestimmt Leistung gefunden, an der Leistung wird es sicherlich nicht fehlen“, ist Folger überzeugt.

Michael Galinski war mit den drei Testtagen auch zufrieden. „Für ein völlig neues Motorrad haben wir schon richtig gute Schritte gemacht“, so der MGM-Chef. „Wir hatten sehr viele Teile zum Probieren, da hat BMW viel vorbereitet. Dazu war es erst einmal wichtig zu sehen, in welche Richtung wir gehen müssen. Am zweiten Tag haben wir diese Richtung nicht gefunden, am dritten waren wir dann wieder auf dem richtigen Weg und Jonas hat richtig gute Zeiten hingelegt, obwohl wir an diesen drei Tagen nur mit Rennreifen gefahren sind.“

Folger weiß aber: „Ich brauche aber einfach noch mehr Runden. Wir wissen ja noch nicht richtig, in welche Richtung wir gehen müssen. Bisher konnten wir nur erkunden, was das Motorrad macht, wenn man nach rechts geht, und was, wenn man nach links, rauf oder runter. Wir haben alles mal ein wenig abgefühlt. Was ich wirklich brauche, wird sich bei dem nächsten Test herausstellen. Aber wir testen ja zum Glück bereits in dieser Woche in Barcelona weiter.“ ■



Fertig lackierter Renntransporter: Dafür blieb daheim genügend Zeit



Bonovo-Action-MGM-Box: Beim ersten Rollout musste noch viel variiert werden



TEN KATE RACING

Supersport-WM

Aegerter testet in Almería

Nach seinen privaten Trainingsfahrten mit einer von Yamaha Schweiz aufgebauten R6 konnte Dominique Aegerter letzte Woche erstmals sein vom holländischen Team Ten Kate Racing aufgebautes WM-Motorrad fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Bei herrlichem Wetter konnte Dominique Aegerter letzte Woche Donnerstag und Freitag gemeinsam mit der Ten-Kate-Truppe einen zweitägigen Test in Almería durchziehen – und war danach richtig begeistert. „Ich habe mich aber auf Anhieb sehr wohlgefühlt in der Ten-Kate-Familie. Sie verfügen über eine unglaubliche Erfahrung und können auf große Erfolge zurückblicken“, so Aegerter.

Dank bester Bedingungen konnten bereits grundlegende Abstimmungsarbeiten erledigt werden. Es war für Aegerter auch wichtig, sich mit der holländischen Truppe vertraut zu machen, denn er fährt in diesem Jahr neben der Supersport-WM ebenso die gesamte MotoE-Meisterschaft für das deutsche IntactGP-Team. Da die MotoE vertragsmäßig Vorrang hat, muss in der Supersport-WM alles umso genauer vorbereitet sein, weil wenig Zeit bleibt. Zuletzt war wegen den Corona-Beschränkungen der erste gemeinsame Test mit der Ten-Kate-Truppe mehrfach verschoben worden, umso mehr freute sich Aegerter, dass nun alles so gut verlaufen ist.

Nur Shakedown

„Die Strecke von Almería ist nicht unbedingt die modernste, aber für einen ersten Shakedown-Test hat es allemal gereicht“, so Aegerter. „Das Layout ist anspruchsvoll, und zudem war das Wetter gut. Daher konnten wir die zwei Tage optimal nutzen. In erster Linie galt es, das Rennmotorrad meinen Bedürfnissen anzupassen. Vorrangig galt es, eine optimale Sitzposition zu finden, die richtigen Lenkereinstellungen und die Position der Fußrasten zu finden. In einem nächsten Schritt haben wir begonnen, die Elektronik hinsichtlich der Motorbremse abzustimmen. Darüber hinaus konnte ich mir auch einen ersten Eindruck über die Reifen, die in der Supersport-WM verwendet werden, verschaffen.“

Am Montag und Dienstag (nach Redaktionsschluss) machen Aegerter und Ten Kate beim offiziellen Superbike-WM-Vorsaisontest weiter. ■

Gespann-WM

Innovator wird 70



FIM/MAURICE BÜLA

In den 1970er-Jahren hat Rolf Biland die Gespann-WM revolutioniert. Er gewann sieben WM-Titel und 82 Grands Prix und ist damit mit Abstand der erfolgreichste Schweizer Motorsportler. Am 1. April wird er 70 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Die Karriere des Rolf Biland war irgendwie vorgezeichnet. Gleich nach seiner Ausbildung zum Kfz-Mechaniker nahm er eine Stelle bei Rudi Kurth an, der das bis dahin flachste Gespann gebaut hatte. „Von Rudi habe ich unendlich viel gelernt", verrät Biland. „Vor allem, Ideen zu entwickeln." Mit Kurths CAT Crescent stieg Biland 1974 in die Gespann-WM ein und wurde mit seinem Passagier Freddy Freiburghaus auf Anhieb WM-Neunter. 1977 nahm Biland Kenny Williams mit ins Boot und wurde Vizeweltmeister.

Im Jahr darauf stellte Biland die Gespannwelt auf den Kopf. Bei seinem BEO-Gespann waren die Räder im Dreieck angeordnet, es hatte Achsschenkel-Lenkung, und Biland wurde überlegen Weltmeister. Im Jahr darauf spannte Biland mit Kurt Waltisperg zusammen, eine Verbindung, die die nächsten 18 Jahre anhalten sollte. Ihre Freundschaft ist bis heute geblieben. „Der Kurt war der ideale Beifahrer", sagt Biland noch heute. „Jede Bewegung war perfekt."

1979 gab es zwei Gespann-Klassen, die konventionelle und die mit Achsschenkel-Lenkung. In der konventionellen Klasse wurden Biland/Waltisperg Weltmeister, in der B2B machten sie mit Louis Christen noch gewagtere Experimente. Trotz vier Siegen in fünf Rennen mussten sie den Titel wegen eines Ausfalls an ihren Landsmann Bruno Holzer abtreten.

In den nächsten Jahren entwickelten Christen und Biland das heutige Bild der Gespanne. „Mit weniger Technik hätte ich vielleicht noch vier oder fünf Titel mehr gewonnen", ist sich nicht nur Biland sicher. Er wollte sich vor allem einen Traum erfüllen: Schneller zu sein als die 500er-Solomaschinen. 1982 hatte er deshalb in Mugello einen Sturz, der ihn den Titel kostete. Doch 1987 in Jerez konnte sich der Schweizer seinen Traum erfüllen und war im Training schneller als Eddie Lawson.

An Ideen mangelt es Biland auch heute nicht, auch mit 70 Jahren ist er noch topfit. Allerdings musste er sich in der letzten Woche an der Nasenscheidewand operieren lassen. „Jetzt zieht er wieder beidseitig", freut er sich lachend – und feiert seinen 70. im schweizerischen Wallis. ■



Rolf Biland

Geburtstag: 1. April 1951
Geburtsort: Baden (CH)
Herkunftsland: Schweiz

GESPANN-WM-KARRIERE
1974: CAT-Crescent (9.)
1975: Seymaz-Yamaha (3.)
1976: Seymaz-Yamaha (4.)
1977: Schmid-Yamaha (2.)
1978: BEO-Yamaha (1.)
1979: B2A, Schmid-Yamaha (1.)
B2B, LCR-Yamaha (2.)
1980: LCR-Yamaha (2.)
1981: LCR-Yamaha (1.)
1982: LCR-Yamaha (2.)
1983: LCR-Yamaha (1.)
1984: LCR-Yamaha (4.)
1985: LCR-Krauser (3.)
1986: LCR-Krauser (8.)
1987: LCR-Krauser (3.)
1988: LCR-Krauser (2.)
1989: LCR-Krauser (4.)
1990: LCR-Krauser (4.)
1991: LCR-Honda (2.)
1992: LCR-Krauser (1.)
1993: LCR-Krauser (1.)
1994: LCR-Swissauto (1.)
1995: LCR-BRM (2.)
1996: LCR-BRM (2.)

HOBBYS
Tüfteln, Fitness



FIM/MAURICE BÜLA

Biland/Waltisperg: Sechs gemeinsame WM-Titel und sieben Mal Vize

NACHRICHTEN

IDM SUPERBIKE 1000
Vor zwei Jahren hatte Dominik Vincon seinen letzten Auftritt in der IDM Superbike 1000 im belgischen Zolder und wurde Dritter. 2021 greift der BMW-Fahrer aus Knittlingen im Team LRP Poland an. Hinter LRP Poland stehen Bartlomiej Lewandowski aus Warschau, Kamil Krzemien aus dem polnischen Dolna sowie Dominik Vincon aus Baden-Württemberg. Krzemien wird alle IDM-Rennen in der Königsklasse bestreiten. Auch Teamchef Lewandowski ist permanent eingeschrieben. Seine Einsätze sollen sich aber auf fünf bis sechs Events beschränken. Den Rest übernimmt Vincon als Gastfahrer. „Auf dem Sachsenring, in Schleiz und in Hockenheim bin ich jeden Fall am Start", weiß der 29-Jährige, der bei allen anderen Veranstaltungen als Riding Coach im Team eingesetzt ist. Vincon wird eine BMW M 1000 RR fahren.

IDM SUPERSPORT 600
Nach drei Testtagen auf dem Circuit Ricardo Tormo in Valencia sind die IDM Supersport-600-Fahrer Jeroen Hilster und Colin Velthuizen von Lentink Sports Racing einem erfolgreichen Saisonbeginn ein Stück nähergekommen.

SUPERBIKE-WM
Von Montag bis Mittwoch (nach Redaktionsschluss) finden die offiziellen Superbike-WM-Tests in Barcelona statt. Am Montag und Dienstag fahren die Supersport-Klassen, am Mittwoch die Superbikes. Am Montagvormittag war Dominique Aegerter die Sensation und knallte gleich bei seinem Supersport-Debüt mit der Ten-Kate-Yamaha die Bestzeit hin! Mit 1.45,385 war er über eine halbe Sekunde schneller als Supersport-Rückkehrer Federico Caricasulo, der Steven Odendaal um nur eine Tausendstelsekunde hinter sich ließ. Randy Krummenacher war mit 1,5 Sekunden Rückstand Sechster.



Das erste Mal

15000 Zuschauer jubelten Gerd Riss vor 30 Jahren in Marienbad zu

Vor 30 Jahren wurde beim Eintages-WM-Finale im tschechischen Marienbad ein deutscher Fahrer Langbahn-Weltmeister: Gerd Riss. Sieben weitere Titel sollten für den Schwaben in einer einmaligen deutschen Bahnsport-Karriere folgen.

Von: **Thomas Schiffner**

Das Jahr 1991 lag in der Endphase der fetten Jahre des Bahnsports in Deutschland. Egon Müllers Speedway-WM-Titel lag acht Jahre zurück, die Dominanz der deutschen Fahrer auf der Langbahn bröckelte. Karl Maier, der Müllers Erbe angetreten hatte, war zuletzt 1988 Langbahn-Weltmeister, dann übernahm der Brite Simon Wigg. Langbahn- wie Speedway-Weltmeisterschaften wurden damals an nur einem Tag entschieden, bei sogenannten Weltfinals.

Am 28. Juli 1991 wurde der Langbahn-Weltmeister auf der 1000-Meter-Sandbahn im böhmischen Marienbad ermittelt. Die Zuschauer strömten noch immer in die Stadien – rund 15000 Fans, davon zwei Drittel aus den damals ganz neuen und den alten Bundesländern, wollten einen der fünf deutschen Finalisten siegen sehen.

Sieben Mal ohne Medaille

Karl Maier zählte zu den Favoriten wie Titelverteidiger Simon Wigg und der Tscheche Ales Dryml senior. Klaus Lausch, Hans-Otto Pingel, Walter Scherwitzki und Gerd Riss waren eher Außenseiter.

Der damals 26-jährige Gerd Riss aus dem schwäbischen Seibranz stand schon das achte Mal in einem Weltfinale, doch den Sprung auf die Medaillenplätze hatte er bis dahin noch nie geschafft. Im Vorjahr war er auf seiner „Heimbahn" im pfälzischen Herxheim so schwer gestürzt, dass die Fans einige Tage um sein Leben bangen mussten.

Doch der 28. Juli 1991 wurde der Tag des Gerd Riss, und das, obwohl das Training am Samstag ein Fiasko war: Eine Kupplung und ein schneller Nischler-GM-Motor waren zerstört. Am Renntag stand der Zimmerer-Meisterschüler mit nur einem Punktverlust aus seinen vier Vorläufen im Finallauf mit zwei Punkten Vorsprung auf Ales Dryml am Startband. Und obwohl er nur noch diesen einen Motor hatte, spulte Riss die vier Finalrunden souverän ab und gewann verdient vor Dryml und dem Dänen Jan O. Pedersen seinen ersten WM-Titel.

Der Tag wurde zur Initialzündung für eine beispiellose Karriere: Der bescheidene, zurückhaltende Riss gewann in den Jahren 1996, 1999, 2001, 2004, 2007, 2008 und 2009 noch sieben Mal die Einzel-WM und dreimal die Langbahn-Team-WM. Er hat damit gute Chancen, für immer als weltbester Langbahnfahrer in den Geschichtsbüchern zu stehen. 2011 musste er dann wegen einer 2010 erlittenen schweren Fußverletzung den Stahlschuh an den Nagel hängen.

Mittlerweile hat er sich aus dem Sport ganz zurückgezogen, doch der Name Riss ist auf den Ovalen weiterhin präsent und auch erfolgreich: Sein Sohn Erik Riss (25) wurde bereits 2014 und 2016 Langbahn-Weltmeister, sein anderer Sohn Mark (26) ist ebenfalls Speedway-Profi. ■



MSV HERXHEIM

Erik Riss (2 x Weltmeister), Gerd Riss (8 x Weltmeister), Mark Riss (v. l.)

LANGBAHN-WM 1991

Marianske Lazne (CZ), 28.07.1991

1. Gerd Riss (D)	24 Punkte
2. Ales Dryml sen. (CZ)	21
3. Jan O. Pedersen (DK)	21
4. Marcel Gerhard (CH)	18
5. Mitch Shirra (NZ)	17
6. Stefan Dannö (S)	12
7. Karl Maier (D)	10
11. Klaus Lausch (D)	7
15. Hans Otto Pingel (D)	3
16. Walter Scherwitzki (D)	1

NACHRICHTEN

MX-MASTERS-AUFTAKT ERST AM 27. JUNI

Terminänderungen vermeldet der ADAC für die ADAC MX Masters. Die international ausgeschriebene Motocross-Meisterschaft startet aufgrund behördlicher Anordnungen nicht wie geplant Anfang Mai in Dreetz, dieser Termin wird auf den 15. August geschoben. Auftakt ist nunmehr am 27. Juni in Reutlingen, Stand jetzt. Abgesagt wurde das Auslandsgastspiel in Möggers (A) aus internen Gründen. Damit bleiben maximal sechs Läufe.

DUTCH MASTERS MIT NEUEM KALENDER

Auch die für viele WM-Piloten wichtige niederländische Motocross-Meisterschaft „Dutch Masters of Motocross" muss aufgrund der Corona-Pandemie den Kalender neu aufstellen. Nur der Auftakt in Rhenen am 5. Juni steht noch, die weiteren vier Termine wurden gestrichen und werden neu verhandelt.

SPEEDWAY-GP-AUFTAKT ABGESAGT

Der für den 24. April vorgesehene Auftakt der Grand-Prix-Saison 2021 in Terenzano (I) wurde von Promoter BSI Speedway und FIM wegen der sich verschärfenden Corona-Lage abgesagt. Es wird dieses Jahr keinen Nachholtermin geben. Das erste GP-Rennen 2021 wäre am Pfingstsamstag (22.05.) in Teterow. Der MC Bergring will am 17. April entscheiden, ob das 100. Bergringrennen (23.05.) und der GP an Pfingsten stattfinden können.

WITTSTOCK MUSS WARTEN

Der Start in die 2. polnische Liga verzögert sich für die „Wölfe" Wittstock. Das Gesundheitsamt Neuruppin untersagte den Brandenburgern im April sowohl Training als auch Rennen. Immer mehr Bahnrennen werden abgesagt, jetzt auch Neustadt/Donau (U23-Team-EM), die Langbahn-Rennen Dingolfing, Plattling und Osnabrück.



Blick zurück: Ken Roczen kann mit dem Saisonverlauf nicht ganz zufrieden sein

Aggressivität fehlt

Die Supercross-WM in den USA geht in die letzten Runden, und der Thüringer HRC-Honda-Pilot Ken Roczen hat trotz einer längeren Phase ohne Sieg noch alle Chancen auf den Titel. Doch dazu braucht es einen Turnaround: Roczen muss mit Cooper Webb den härtesten Brocken im Fahrerfeld beiseite räumen. SX-Experten fordern dazu mehr Aggressivität von dem Deutschen.

Von: **Frank Quatember**

Eines ist sicher, leicht wird dieses Unterfangen nicht. Sein härtester Kontrahent, der US-Amerikaner Cooper Webb auf der Factory-KTM, hat bei noch fünf ausstehenden Rennen 15 Punkte Vorsprung auf Ken und schwimmt fahrerisch, aber vor allem mental auf einer Erfolgswelle. Jüngst kam es zu einigen direkten Duellen auf der Strecke zwischen den beiden Schwergewichten, die allesamt Webb für sich entschied. Besonders schmerzlich in Erinnerung für Roczen blieb das Duell 2018 in San Diego, als der Deutsche übermotiviert stürzte und mit dem rechten Arm in Webbs Hinterrad geriet.

Der bessere Fahrer

Roczen ist im Vergleich zu Cooper Webb der bessere Fahrer, doch das gleicht der KTM-Pilot mit Rennschläue und einem unglaublichen Kampfgeist aus. Um Webb zu bezwingen, fordern Ex-Champions wie Jeremy McGrath und Ricky Carmichael vom Thüringer mehr Aggressivität. „Er muss Webb im richtigen Moment einen mitgeben“, redete der siebenfache SX-Weltmeister McGrath Klartext. „Kenny möchte gern Mr. Smooth sein, aber diese Jungs nutzen das gnadenlos aus, und deshalb muss Ken einfach härter fahren.“

Sowohl McGrath als auch Ricky Carmichael waren glänzende Techniker, konnten aber auch kräftig austeilen. Im US-Supercross gehört aggressives Fahren Mann gegen Mann zum guten Ton. Doch die Brechstange zählt

> „Ich denke, Cooper Webb hat Angst vor mir und spielt deshalb Spielchen. Das kann ich aber auch. Ich bin bereit zu kämpfen.“
>
> Ken Roczen

leider nicht zum Repertoire von Ken Roczen. Niemals in seiner Karriere, weder in Europa noch in Amerika, fuhr der Deutsche erfolgreich aggressiv gegen einen Kontrahenten. Niemals drängte er einen Fahrer ab, geschweige denn brachte jemanden zu Fall. Harte Blockpässe lassen sich an einer Hand abzählen. Dazu kommt, dass niemand weiß, inwieweit sein Horrorsturz in Anaheim 2017 mit elf Operationen am linken Arm sich psychisch in Drucksituationen auswirkt. Dass Roczen überhaupt noch Rennsport auf höchstem Level betreiben kann, ist ein Wunder.

Im Januar begann die Saison für Roczen. Der 26-Jährige kam als frischgebackener Vater von Sohn Griffin zum Auftakt-Triple in Houston. Ehefrau Courtney war ständig an seiner Seite, und in den sozialen Netzwerken postete der Mattstedter im Minutentakt alles Mögliche, egal ob privat oder sportlich. Nach ordentlichem Auftakt kam es bei Rennen 2 zum ersten Eklat. Wegen Springens trotz Rotkreuzflagge wurden Ken vier Punkte abgezogen. „Ich bin sehr enttäuscht, ich konnte die Flagge nicht sehen“, beklagte sich der Deutsche. „Ich hoffe, dass mir diese Punkte nicht am Ende fehlen.“

Auch beim Abschlussrennen in Houston lief es nicht optimal. Roczen führte vor Webb, kam aber nicht am überrundeten Dean Wilson vorbei. „Ich habe hinter ihm gebrüllt, aber Wilson hat keine Anstalten gemacht, den Weg freizumachen“, war Roczen stinksauer. Er rutschte von den Rasten, Webb sagte Danke und gewann das Rennen.

Umso besser lief es beim Indy-Dreier für Ken. Strecke und Boden im Motorsport-Mekka Indianapolis waren wie für ihn gemacht, bei allen drei Finalläufen hatte die #94 am Zielsprung

die Nase vorn. Roczen hatte d.as Red Plate sicher, die klare Führung in der WM, und alles lief wie am Schnürchen.

Webb auf Kurs Weltmeister

Im bitterkalten Orlando verlor Kenny im ersten Finale den direkten Zweikampf gegen den nun immer stärker fahrenden Cooper Webb. Eine Woche später strauchelte der Honda-Pilot auf der Startgeraden. Die folgende Aufholjagd endete zwar noch auf Rang 4, doch der Sieger hieß erneut Webb.

Das folgende Rennen in Daytona war in jeder Hinsicht besonders. Strecke und Boden waren komplett verschieden im Vergleich zu den anderen Stationen der Serie, doch das nutzte Roczen wenig. Im Finale wurde er von Webb unmittelbar nach dem Start hart von der Strecke abgedrängt. Mit hohem Risiko erreichte er zwar noch Rang 4 im Ziel, war aber sehr aufgebracht. „Ich denke, er hat Angst vor mir und spielt deshalb Spielchen. Das kann ich aber auch. Ich bin bereit zu kämpfen!“

Doch seiner Ankündigung folgten keine Taten – bisher. Mit seinem Hattrick in Arlington/Texas ist „Pitbull“ Cooper Webb klar auf Kurs Weltmeister. Das Momentum spricht für den untersetzten Amerikaner, er ist physisch und psychisch in beeindruckender Form. Doch es sind noch fünf lange Rennen bis zum Finale am 1. Mai in Salt Lake City.

Bittere Pillen in Texas

Roczens Führung in der WM war nur noch hauchdünn, und in Arlington zeigte sich schnell, dass der Kurs für Webb ein Heimspiel war. Im ersten Rennen fertigte er erneut nach dem Start den Deutschen hart, aber fair ab und übernahm mit dem Sieg die WM-Führung. Kenny wirkte beeindruckt, stürzte sogar noch im Verlauf des Rennens und musste als Sechster eine richtig bittere Pille schlucken. Beim darauffolgenden Finale unter der Woche zeigte Roczen Nehmerqualitäten und schaffte nach gutem Start endlich wieder ein Podium als Dritter. Darauf ließ sich aufbauen, und so endete das Arlington Triple auf Rang 2, nachdem er 19 Runden lang vor Webb in Führung gelegen hatte. „Die meiste Zeit habe ich im Sand verloren“, ärgerte sich Roczen. Im direkten Fight gegen den KTM-Star hielt er zunächst dagegen, doch zwei Kurven später quetschte sich Webb vorbei zum Sieg.

#94: „Ich gebe nicht auf“

Arlington 3 und dabei insbesondere der spektakuläre Vorlauf, als Roczen nach langer Zeit Webb im Kampf Mann gegen Mann bezwang, könnten auf einen Wendepunkt im Titelkampf hindeuten. Das nächste Triple-Event findet auf dem Atlanta Motor Speedway statt, hier konnte sich im Vorjahr Ken den Sieg holen.

Es hat den Anschein, als hätte der Junge aus Mattstedt den Reset-Knopf gefunden und wäre bereit für den Kampf, um sich seinen Traum vom 450er-Supercross-Champion zu erfüllen. „Wir haben Texas gut zu Ende gebracht. Die Konkurrenz ist hart, aber ich gebe nicht auf“, sagte Roczen einen Tag nach Arlington 3. „Es ist noch immer alles drin.“

Als ich den damals neunjährigen Ken Roczen in Mattstedt interviewte, nannte er als Vorbilder Ryan Dungey und James Stewart. Und sein Ziel war der WM-Titel in Amerika. Dieser Traum lebt bis heute, und nicht zuletzt wäre es die Krönung eines der größten Comebacks der Sportgeschichte.

Bis dahin heißt es „Rennen ist Leben, die Zeit dazwischen ist Warten“, wie es Steve McQueen im Klassiker Le Mans formulierte. Wer wird Weltmeister und auf welchem Motorrad, KTM oder Honda?

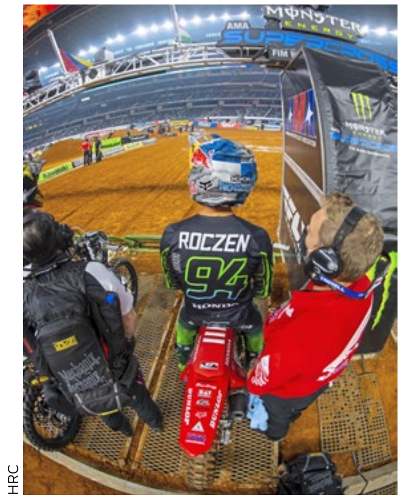
Und in einem weiteren Szenario profitiert vielleicht gar Kawasaki-Pilot Eli Tomac von einem jederzeit möglichen Crash Webb/Roczen und holt als lachender Dritter den Titel. Es bleibt spannend. ■



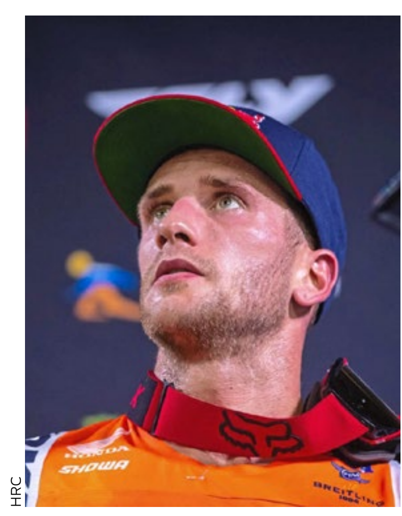
Ken Roczen

Geburtstag: 29. April 1994
Geburtsort: Mattstedt (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
2009: MX2-WM, Platz 5
2010: MX2-Vizeweltmeister
2011: MX2-Weltmeister
2012: MXoN, Weltmeister mit Deutschland
2014: Supercross-WM, Platz 3
2016: Supercross-WM, Platz 2
2019: Supercross-WM, Platz 4
2020: Supercross-WM, Platz 3



HRC
Konzentration vor dem Start


HRC
Ist der Titel noch drin?


ALIGN MEDIA
Dieses Duell entscheidet: Webb (#2) gegen Roczen (#94)


HRC
Sandmann: Daytona nicht Roczens Strecke

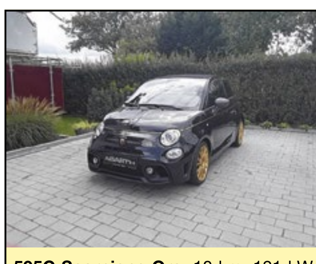

HRC
Stets an seiner Seite: Roczens Ehefrau Courtney und Sohn Griffin

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

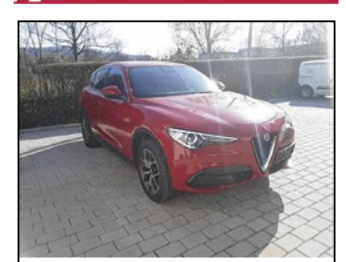
Abarth



595C Scorpione Oro, 10 km, 121 kW (164 PS), Leder, 17" LMUrban Paket, R Design Formula, Bi-Xenon, BMC Sportluftfilter, Beats Audio, 7" Touch-Navi, 26.990,- € (MwSt. awb.), Verbr. l/100 km: 5,8 außero., 8,2 innero., 6,7 komb., CO2 171 g/km, Kl. F. Autohaus Kögel GmbH, Bühlstraße 122, 70734 Fellbach, Tel. 0711/578843-0, www.fiat-koegel.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56121

Alfa Romeo



Stelvio Super 2.0 Q4, EZ 09/2018, 18550 km, 147 kW (200 PS), Rosso Alfa, Sport-, Komfort- und Assistenz-Paket, Sportauspuff, 7" 3D Navi, Hill Holder, Leder, 30.990,- € (MwSt. awb.) Autohaus Kögel GmbH, Bühlstr. 122, 70734 Fellbach, Tel. 0711/578843-0, www.fiat-koegel.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56119

BMW Alpina



B5 EDT 50, 1. Hd., 25000 km, 600 PS, top, 1 von 50, unfallfrei, SH, NR-Fzg., 79.900,- €. Tel. 0177/7645021

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56064

Jaguar



XK8 4,0 L Cabriolet, EZ 03/1998, 165350 km, 209 kW, komplettes Bordbuch und Serviceheft vorhanden, Garagenwagen, 39.900,- €. Gebr.Stehling oHG, Wiebestraße 36, 10553 Berlin, Tel. 030/6625766 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56079

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

McLaren



570S Spider, 10000 km, 419 kW (569 PS), top Ausst. (UPE 279´) Individual, Herst.-- Garantie 4/23, neuwertig! 184.900,-€. F1 GmbH, Neuwiesstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56090

Mercedes



1967 Mercedes 600, siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



SL 280 Cabriolet (R107), Klassiker! 430000 km, 136 kW (185 PS), silber, 17.000,- €. Chiffre 3679626

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56085



E 400 4MATIC Lim. Avantgarde/Sitzklima, EZ 05/2017, 77600 km, 245 kW (333 PS), obsidianschwarz, Leder, Xenon, SHZ, 34.900,- € (MwSt. awb.) Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 60, 73614 Schorndorf, Tel. 07181/2086129, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56056

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Porsche

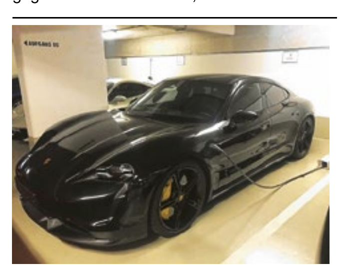
Porsche 911, 2.7 RS, 1973. https://www.matthias-urban.de



991.2 Turbo, EZ 2016 57000 km, 397 kW (540 PS), grau-met./espr., SSD, Kamera, D-Fzg.+unf.frei+KD im PZ neu ! 114.500,- €. Harnisch Kraftfahrzeuge oHG, 35789 Weilmünster Atzbachstr. 10, Tel. 06472/8999 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56046

2 x 356 Carrera 2, nur einer wird verkauft. Carrera 2 Coupé, Bj. 63, silber, mit elektr. Schiebedach, deutsches Auto, nur 52000 orig. km, ATM, gegen Gebot ab 500.000,- € oder Carrera 2 B Cabriolet, Bj. 63, rot, immer in Deutschland, unfallfrei, nie restauriert, orig. Innenraum, 98000 km, gegen Gebot ab 900.000,- €. 0173/3025302



Taycan Turbo S, 1750 km, gute Ausstattung, LED, Inno-Drive, Klima, VB 176.900,- € (MwSt. awb.) PDCC Sport, Sport Chrono Paket, Leder, Panorama-Dach u.v.m. Hr. Vollenweider, Tel. 06359/9170214, stevenson@scs-go.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55987

Renn/Rallye



Sport- & Rallyereifen



www.Rennsportshop.com

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



www.berlin-tuning.com H





T4 Multivan, 102000 km, 74 kW (101 PS), tornadorot, %-Zyl.-Diesel Partikelfilter / grüne Plakette, 6 Sitzplätze / 4 Schlafplätze, AHK, Sommerfahrzeug, kein Rost! Garagenwagen. Zustand innen u. außen wie neu! Auf Wunsch wird gratis passendes Vorzelt mitgeliefert. Preis: € 18.500,-. 71272 Renningen, Tel. 07159/902410

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56111



>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H



Verkauf. Verk. gegen Gebot AMS ab 1/1986 bis 26/2016. fwpernow@gmx.de



Achtung: Honda RS500 V3 2-Takt Rennmaschinenersatzteile: Getriebe, Zylinder-Kolben, Getriebebock-Kolben, Verkleidung, Sitzbank, Kupplung, Ritzel, Kettenräder, Räder, Auspuff unten, vieles mehr. Tel. 0171/7742740

Kfz-Leitungen.de

Bremse- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung
Hersteller von Stahlflexleitungen + Rohre
07666 / 9121550 • info@fabian-spiegler.de kfz_leitungen.de

Modellautos



Automodelle schön präsentiert. Eine Modellvitrine 62 x 62 x 155 cm groß, ringsum verglast, ähnlich Smart Hochparkhaus mit 10 Etagen, für 40 Modellautos Maßstab 1:18. 4 Glasecken sind fest, 4 Glasfronten aushängbar zur Bestückung. Material MDF lackiert und Glas. Vitrine leer Abholpreis 950,00 €. Mit 40 Modellen wie im Bild zum Abholpreis 1.950,00 €. Kosten für Lieferung kämen hinzu (per Kurierdienst möglich). 47475 Kamp-Lintfort, Tel. 02842/9032965









MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 16/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,20
❑ sport auto € 4,80

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTORSPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTORSPORT aktuell + MOTORRAD	21,-	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTORSPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Leserbriefe


MOTORSPORT IMAGES

Ohne Durchblick in Bristol: Beim ersten Heat-Lauf der NASCAR-Trucks setzte der regennasse Lehm die Scheiben zu

Immer noch die Königsklasse

Zur Formel-1-Historie
MSa 15/2021

Die Beiträge von Michael Schmidt über historische Rennwagen lese ich immer mit großer Begeisterung. Bitte bringen Sie noch mehr davon! Vielleicht mal was über ein F1-Modell von Toleman, oder einen Minardi mit Motori Moderni, einen ATS BMW D6/D7, einen Coloni mit Subaru-Motor oder einen EuroBrun.

Peer Wolf
D-96450 Coburg

Die Rückblicke und Hintergrundberichte in MSa sind super. Klar war die Formel 1 schon mal spannender und klar könnte und sollte das Reglement noch mehr geändert werden, aber die Formel 1 ist immer noch die Königsklasse. Freuen wir uns mal auf die kommende Saison und hoffen auf 2022.

Erhard Püntener
CH-5445 Eggenwil

Die Formel 1 ist tot

Zur Kritik an der Formel 1
MSa 15/2021

Mit seiner Meinung, dass die Formel E auf steigendes Interesse stößt, dürfte Leser Mertinke wohl ziemlich einsam dastehen. Das hat nichts mit Motorsport zu tun. Die Formel 1 schaue ich mir seit zwei Jahren auch nicht mehr an. Schon gar nicht, wenn ich dafür auch noch bezahlen soll. Ich bin 64 Jahre alt und habe die Formel 1 ab den 60er-Jahren aufwärts erlebt. Diese heutige Formel 1 ist so tot, wie sie es nur sein kann.

Walter Stöckmann
D-83224 Rottau

Halbe-halbe, bitte

Zur Motorrad-Berichterstattung
MSa 15/2021

Ich musste in der aktuellen Ausgabe leider wieder feststellen, dass 24 Seiten dem Automobilsport gewidmet sind, aber nur 14 Seiten dem Motorradsport. Ich möchte MSa in der Mitte aufschlagen und auf der nächsten Seite den ersten Bericht zu MotoGP oder Superbike finden. Im Interesse von vielen Zweiradfans sollte man dem Motorradsport den gebührenden Raum widmen.

Reinhard Tischendorf
D-07747 Jena

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



19. April: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
28. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
2. Juni: Freies Fahren Motorsport Arena Oschersleben (Pkw/Bikes)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 31906 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. erhalten MOTORSPORT AKTUELL mit einem Rabatt in Höhe von 25%.
Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 01. April		
18.45	Formel 1 Klassiker, Interlagos 2003	Sky Sport F1*
Freitag, 02. April		
ab 09.00	Formel 2 Bahrain, alle Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
17.05	Ikonen des Motorsports – Mythos Porsche	WELT
18.45	Formel 1 Klassiker, Abu Dhabi 2010	Sky Sport F1*
Samstag, 03. April		
18.35	Formel 1 Klassiker, Abu Dhabi 2016	Sky Sport F1*
21.30	NASCAR Cup Series, Bristol Dirt (Aufz.)	Sport 1+*
Sonntag, 04. April		
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
12.00	Extreme E Al-Ula, 2. Tag **LIVE**	SAT.1
17.00	Formel 1 Bahrain, Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
19.00	Extreme E Al-Ula, Highlights	ORF Sport+*
19.00	Formel 1 Klassiker, Suzuka 2000	Sky Sport F1*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin	Sport 1
23.30	Porsche GT Magazin	Sport 1
Montag, 05. April		
18.15	Formel 1 Klassiker, Spa 1995	Sky Sport F1*
Dienstag, 06. April		
20.00	Extreme E Al-Ula, Highlights	Sky Sport F1*
22.00	Extreme E Al-Ula, Highlights	Eurosport 1

Motorrad

Samstag, 03. April		
16.15	Moto3-WM Katar, Qualifying **LIVE**	Servus TV
17.25	Moto2-WM Katar, Qualifying **LIVE**	Servus TV
18.12	MotoGP Katar, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
Sonntag, 04. April		
ab 15.20	Moto3-WM Katar, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV
17.05	Moto2-WM Katar, Rennen **LIVE**	SRF 2
17.20	Moto2-WM Katar, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV
18.55	MotoGP Katar, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF 2
19.00	MotoGP Katar, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV

Livestream/Internet

Samstag, 03. April		
01.30	TCR Australien Bathurst, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
03.15	TCR Australien Bathurst, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
05.05	GTWC Australien Bathurst, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ab 16.30	Motorrad-WM Doha, alle Qualifyings **LIVE**	dazn.de*
Sonntag, 04. April		
00.40	GTWC Australien Bathurst, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
02.00	TCR Australien Bathurst, 3. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
02.55	6h-Rennen Bathurst **LIVE**	motorsport.tv*
07.00	Super Formula Fuji, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
16.00	Moto3-WM Doha, Rennen **LIVE**	dazn.de*
17.20	Moto2-WM Doha, Rennen **LIVE**	dazn.de*
19.00	MotoGP Doha, Rennen **LIVE**	dazn.de*

* kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

03./04.04.	Extreme E, Al-Ula	KSA
03./04.04.	GTWC/TCR Australien & 6h-Rennen, Bathurst	AUS
04.04.	Super Formula, Fuji	J

Motorrad

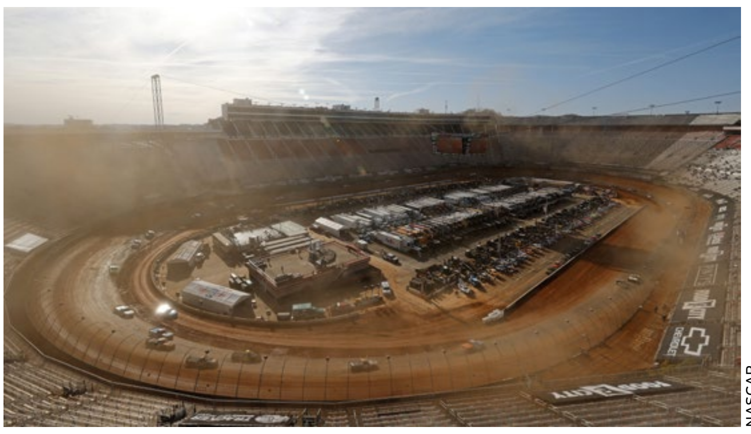
04.04.	Motorrad-WM, Doha-Losail (2)	Q

Vorschau



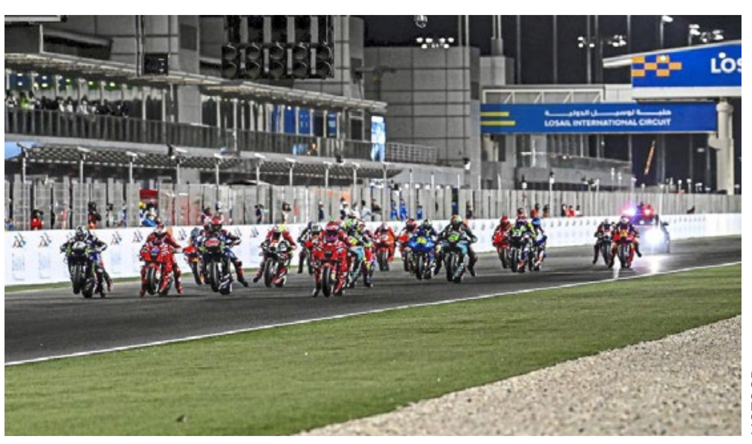
XPB

Stefano Domenicali im Interview: Der neue F1-Boss spricht über seine Pläne



NASCAR

NASCAR in Bristol: Gelingt das Dirt-Race-Spektakel im zweiten Anlauf?



MOTOGP

Motorrad-WM: Die Stars aus MotoGP und Co. beim zweiten Auftritt in Katar



MONSTER ENERGY

Ergebnis Leserwahl 2020: Wer waren Ihre Helden der abgelaufenen Saison?

Eine Aktion zu

75 JAHRE auto motor und sport

MOOVE karl. AUTO STRASSENVERKEHR FERNFAHRER firmenauto MOTORRAD promobil RoadBIKE lastauto omnibus trans aktuell



PASS AUF, WEN DU IN DEN SCHATTEN STELLST!



FÜR MEHR RÜCKSICHT, VORSICHT UND UMSICHT IM STRASSENVERKEHR.

Das Sicherheits-Fokusthema **Auto & Rad** ab jetzt in **AUTO MOTOR UND SPORT**.

Partner der Initiative





















